Econ. Mon. C.

3 1761 08262614 4

Schiffs-Hypotheken-Banken

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Universität Greifswald

vorgelegt

von

Werner Christ.

LIBRARY
OCT 16 1
UNIVERSITY OF TORONTO

Buchdruckerei Hans Adler, Inh. E. Panzig & Co., Greifswald 1920

Berichterstatter: Prof. Dr. W. Ed. Biermann.

Die Arbeit erscheint gleichzeitig im Verlage der Ratsbuchhandlung L. Bamberg, Greifswald.

Herrn Justizrat Dr. Gustav Hirte, Berlin.

Vorwort.

Diese Arbeit ist verhältnismäßig breit angelegt; denn da die Schiffshypothekenbanken in Deutschland ziemlich unbekannt sind, schien es erwünscht, auch die wirtschaftlichen Verhältnisse zu besprechen, aus denen heraus sie entstanden sind. Ferner machte sich eine Definition des Begriffs sowie die Unterbringung der Banken in das allgemeine System erforderlich. Auch den Einwirkungen, die die holländischen Banken auf das deutsche Wirtschaftsleben ausgeübt haben, ist ein größerer Spielraum gewährt worden. Weiterhin ließ sich eine kurze Besprechung des Rechts der Schiffshypotheken nicht vermeiden, da die Entwicklung der Banken eng damit zusammenhängt.

Über das Recht der Schiffshypotheken ist in der Literatur verhältnismäßig viel gearbeitet worden. Dagegen haben die Schiffshypothekenbanken eine zusammenfassende Darstellung noch nicht gefunden. Am eingehendsten ist die Besprechung, die Dr. Eisfeld den holländischen Banken gewidmet hat. Weiteres Material über diese brachten Dr. Schwabe, Dr. Ebhardt und Dr. Mathies; die deutschen Banken wurden besonders von letzterem bearbeitet. Die Banken des weiteren Auslands, so Belgiens, Norwegens usw., sind, wenn überhaupt, nur in kurzen Bemerkungen erwähnt.

Ich habe mich bemüht, die gesamte, meist allerdings recht wertlose, Literatur über die Schiffshypothekenbanken, soweit es mir möglich war, zu sammeln und in das am Schluß der Arbeit befindliche Quellenverzeichnis aufzunehmen. Weiteres Material ist noch in den Anmerkungen angeführt. Leider konnte ich infolge der Verhältnisse der Nachkriegs- und Revolutionszeit einige Arbeiten nicht einsehen; ich glaube aber nicht, daß mir dadurch wesentliches Material entgangen ist.

Der Vollständigkeit halber habe ich auch derartige Schriften mit aufgeführt, aber besonders bemerkbar gemacht[1].

Die Anregung zu dieser Arbeit erhielt ich durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Deutschen Schiffspfandbriefbank, Herrn Justizrat Dr. Hirte, dem diese Arbeit gewidmet ist. Ihm sowie dem Direktor dieser Bank, Herrn Rechtsanwalt Schadt, der mich in liebenswürdigster Weise unterstützte, bin ich sehr zu Dank verpflichtet. Umfangreiches Material haben mir ferner die Deutsche Schiffsbeleihungsbank und die Deutsche Schiffskreditbank sowie zahlreiche Banken des Auslandes und verschiedene Vereine zur Verfügung gestellt. In entgegenkommendster Weise unterstützten mich ferner die Herren Direktor Blümcke in Mannheim und Dr. Mathies, Syndikus der Handelskammer in Hamburg, sowie die Deutschen Generalkonsulate in Christiania, Stockholm, Kopenhagen und Amsterdam. In liebenswürdiger Weise überließ mir Herr Dr. B. Ebhardt von ihm gesammeltes Material zur Einsicht. Ihnen allen spreche ich meinen besten Dank für ihre freundliche Unterstützung aus.

Für persönliche Beratung auf juristischem Gebiet bin ich Herrn Geheimen Justizrat Professor Dr. Frommhold in Greifswald, sowie Herrn Professor Dr. Nußbaum in Berlin sehr verbunden.

Eine angenehme Pflicht ist es mir, Herrn Professor Dr. Biermann für seine gütige Unterstützung und das Interesse, das er der Arbeit jederzeit entgegengebracht hat, meinen besten Dank auszusprechen.

Die Arbeit ist als staatswiss. Dissertation von der Rechts- und Staatswiss. Fakultät der Universität Greifswald angenommen worden.

---

1) Quellenverzeichnis S. 211.

Teil I.

Abschnitt 1.

Bezeichnung als Schiffshypothekenbank.

Dieser Arbeit habe ich die Aufschrift „Schiffshypothekenbanken" gegeben, obwohl ich mir bewußt bin, daß ich mich damit in Gegensatz zu Ansichten setze, die wiederholt geäußert sind.

Diese abweichenden Stimmen sprechen von „Schiffsbeleihungsbanken", „Schiffspfandbriefbanken", „Schiffskreditbanken", „Schiffspfandrechtbanken" usw. und dementsprechend auch von „Schiffsschuldverschreibungen" usw. Der wesentlichste Grund hierfür liegt darin, daß es Hypotheken auf Schiffe im gleichen Sinne wie auf Grundstücke nicht gibt, sondern nur Pfandrechte. Nähere Ausführungen über diese Fragen habe ich später gemacht[1]). Wenn ich das Ergebnis der dort angestellten Prüfung hier schon vorwegnehme, so steht nach der heutigen Lage der Gesetzgebung fest, daß es Hypotheken allerdings nur auf Grundstücke gibt, auf bewegliche Sachen nur Pfandrechte.

Von anderen Mobilien unterscheidet sich das Schiff meist wesentlich durch Größe und Wert. Da der Eigentümer zu seinem Erwerb oft nicht die nötigen Mittel hat, so beschafft er sich diese häufig durch Verpfändung des Fahrzeugs, — ebenso wie der Käufer eines Grundstücks durch Aufnahme von Hypotheken. Würde bei Verpfändung eines Schiffes nur das Faustpfandrecht Geltung haben, so müßte der Gläubiger das Objekt in seinen Besitz nehmen. Dadurch würde aber der Eigentümer verhindert, mit dem Fahrzeuge seinem Erwerb nachzugehen und den Gläubiger aus dem Gewinn zu befriedigen. Infolgedessen ist neben dem Faustpfandrecht noch ein besonderes Schiffs-

1) S. unten S. 19f.

pfandrecht für derartige Fälle geschaffen worden, das zwischen ersterem und der Hypothek steht. Es wird wie die Hypothek durch Eintragung in ein Register bestellt und steht dieser daher sehr nahe, wenn auch das Schiffsregister zum Unterschied vom Grundbuch nur beschränkten öffentlichen Glauben genießt. Doch gehen Bestrebungen dahin, diesen Nachteil gesetzlich aufzuheben und das Schiffsregister in dieser Beziehung dem Grundbuche gleichzustellen[1]). Jedenfalls ist die Bezeichnung „Schiffshypothek" und „Schiffshypothekenbank" in weiten Kreisen verbreitet; ich verweise dafür noch besonders auf das Verzeichnis der Literatur am Ende dieser Arbeit.

Von den Schriftstellern, die sich gegen die Bezeichnung „Schiffshypothek" und „Schiffshypothekenbank" wenden, ist in erster Linie Eisfeld zu erwähnen. Er führt aus[2]), „zunächst sei bemerkt, daß der Ausdruck Schiffshypothekenbank unrichtig ist, da es weder nach deutschem noch nach niederländischem Recht das Institut der Schiffshypotheken gibt, daß es sich vielmehr lediglich um ein Schiffs p f a n d recht handelt, weshalb auch verschiedene der Banken sich Schiffspfandbanken nennen". Etwas weiter aber erklärt er, „Auf dieser im Vergleich mit dem Hypothekenrecht, schwachen Grundlage[3]) ist das niederländische Schiffshypothekengeschäft (wie es infolge der Einbürgerung dieses Namens trotz des eben gemachten Vorbehalts weiter genannt sei) aufgebaut".

Auf Grund der rechtlichen Verschiedenheiten wendet sich auch Mathies, der Syndikus der Handelskammer Hamburg, gegen diese Bezeichnung[4]). An einer Stelle[5]) betont er „darum ist es verleitlich, wenn durch die landläufige Bezeichnung ‚Schiffshypothek-Schiffshypothekenbank' unwillkürlich falsche Vorstellungen hervorgerufen werden, und sie sollten daher

---

1) Stein: in Blätter f. Genossenschaftswesen 1916, S. 306 und andere.

2) Dr. Kurt Eisfeld: „Das niederländische Bankwesen". Teil I und II Haag 1916, S. 237.

3) desgl. S. 238.

4) Mathies, S. 5f.

5) Mathies, a. a. O. S. 10.

besser vermieden und durch die Bezeichnungen ‚Schiffspfandrecht- oder Schiffsbeleihungsbank' ersetzt werden". Und weiterhin führt er aus[1]), „Wieder muß auf die Verschiedenheit des Schiffspfandrechtes und der Hypothek hingewiesen werden. Das Publikum würde durch eine solche Gleichstellung irre geführt werden. Es ist deshalb schon oben als wünschenswert bezeichnet worden, daß eine zu gründende Anstalt das Wort Hypothek' überhaupt in ihrem Namen vermeidet. Aus dem gleichen Grunde ist es wohl auch zweckmäßig, die Bezeichnung ‚Pfandbriefe' für die von der Bank auszugebenden Schuldverschreibungen zu vermeiden und anstatt dessen etwa von ‚Schiffsschuldverschreibungen' zu sprechen, da bei der Bezeichnung ‚Pfandbriefe' im Publikum ganz unwillkürlich an Hypothekenpfandbriefe gedacht wird".

Zu diesen Ausstellungen wäre zu bemerken, daß der tatsächliche Unterschied zwischen Hypothek und Schiffspfandrecht ohne weiteres zuzugeben ist. Andererseits ist aber auch die große Verschiedenheit des Schiffspfandrechts von dem gewöhnlichen Pfandrecht (Faustpfandrecht) offensichtlich. Es wird ja auch nicht von der Hypothek, sondern eben von der „Schiffshypothek" gesprochen. Daraus ergibt sich durchaus klar, daß es sich um Begriffe handelt, die mancherlei gemeinsames haben, aber doch nicht identisch sind. Daß sich das Publikum über die Unterschiede in der Sicherheit täuschen lassen könnte, ist recht unwahrscheinlich, denn es ist doch allgemein bekannt, daß ein Schiff kein Grundstück oder Haus ist, sondern sich von diesem durch seine Stellung als Mobilie, seine kurze Lebensdauer, Gefährdung durch Zusammenstoß, Untergang usw. sehr erheblich unterscheidet. Außerdem können und werden ja diese Nachteile durch Versicherung vollkommen gedeckt werden. Aus den beiden Ausführungen von Eisfeld wie von Mathies geht aber das eine klar hervor, daß sie zugeben, daß die Bezeichnung „Schiffshypothek" und „Schiffshypothekenbank" weit verbreitet ist. Erwähnt muß auch noch werden, daß Dr. Mathies selber einen Aufsatz mit dem Titel „Schiffs-

1) Mathies: a. a. O. S. 29.

hypothekenbanken" noch Ende 1917 in der Schiffahrtszeitung hat erscheinen lassen; die Arbeit, in der er sich gegen die gleiche Bezeichnung wendet, stammt aus demselben Jahre. Auch die juristische Fachliteratur gebraucht[1]) die Benennung „Schiffshypotheken" schon sehr lange.

Die gleichen Bedenken, wie Eisfeld und Mathies, äußerten mir gegenüber führende Männer der deutschen Schiffshypothekenbanken. Aus dem gleichen Grunde hätten auch die 3 deutschen Banken, die sich mit Schiffsbeleihung befassen, keine Bezeichnung angenommen, die das Wort „Hypothek" enthält. Das ist bedauerlich, denn dadurch wird die Propagierung des Gedankens der Schiffshypothekenbank, die für unser wirtschaftliches Leben von Bedeutung werden kann, zweifellos benachteiligt. Es ist daher erwünscht, daß Neugründungen ruhig die Bezeichnung „Schiffshypothekenbank" führen. Ferner ist für die Beurteilung dieser Frage wesentlich, daß die preußische Aufsichtsbehörde, das Ministerium für Handel und Gewerbe, bei der Erteilung der Genehmigung für die Deutsche Schiffspfandbriefbank und die Deutsche Schiffskreditbank gefordert hat, daß die auszugebenden Schuldverschreibungen ausdrücklich offiziell als „Schiffspfandbriefe" bezeichnet werden müssen[2]). Der Grund war, zum Schutze des Publikums zu verhindern, daß sie etwa als „Pfandbriefe" eingeführt werden. Andererseits ergibt sich aber dadurch eine Annäherung an diese Bezeichnung.

Andere Ausdrücke, wie „Schiffsbeleihungsbank", „Schiffspfandbriefbank" usw., werden in der Literatur verhältnismäßig selten gebraucht. Dazu kommt die Schwierigkeit, eine allgemeine Einigung auf eine andere Bezeichnung durchzusetzen. Dagegen spricht allerdings das Hamburgische Gesetz vom 30. 1. 1918 von Schiffsbeleihungsbanken[3]).

---

1) Vergl. unter anderen Lewis-Boyens: Das deutsche Seerecht 1897.

Dr. A. Nußbaum: Deutsches Hypothekenwesen. Tübingen 1913, S. 144.

2) S. unten Anlage Nr. 1, S. 202.

3) S. unten S. 203.

Ergänzend soll noch die Stellungnahme des Auslandes angeführt werden, dessen Bezeichnungen für uns zwar nicht maßgebend sein können und sollen, die aber doch immerhin klärend wirken können. So bezeichnen sich als Schiffshypothekenbanken sechs von den niederländischen Banken, zwei von den drei norwegischen und die einzige dänische.

Also zeigt sich auch im Ausland, soweit es Schiffshypothekenbanken kennt, daß die Benennung als solche weitverbreitet ist. Auch die Bezeichnung Schiffshypothek ist sehr bekannt, obwohl es auch dort keine Schiffshypothek im gleichen Sinne wie eine Hypothek gibt.

Aus den angeführten Gründen ist es zweckmäßig, die Bezeichnung „Schiffshypothek", „Schiffshypothekenbank" und „Schiffspfandbrief" zu verwenden.

Abschnitt 2.

Definition des Begriffs „Schiffshypothekenbank".

Das Institut der Schiffshypothekenbank hat in Deutschland erst seit 1918 durch die Gründung von drei Banken dieser Art Eingang gefunden. Ihr Ursprung liegt in den Niederlanden, in denen schon 1899 zwei Banken entstanden, die mit zahlreichen anderen eine günstige Entwicklung nahmen. Seit 1906 fanden weitere Gründungen in Norwegen und Belgien statt.

In der eigentlichen Fachliteratur hat dieser neue Zweig des Bankwesens, der eine interessante Sonderart darstellt, so gut wie gar keine Beachtung gefunden. So ist ihrer im Handwörterbuch der Staatswissenschaften[1]) unter der Abhandlung über das holländische Bankwesen nur mit wenigen Zeilen Erwähnung getan. Auch v. Schulze-Gaevernitz bespricht sie nur ganz kurz[2]). Eingehender behandelt sie Eisfeld[3]). Aber auch er hat von einer näheren Definition des Begriffes abge-

1) Handwörterbuch d. Staatswiss. 3. A., Bd. V, S. 514.

2) Grundriß d. Sozialökonomik. V. Abt. Bankwesen. Tübingen 1915, S. 22.

3) Eisfeld, a. a. O. Bd. I, S. 236f.; Bd. II S. 80, 81, 88f.

sehen. In der speziellen Fachliteratur sind sie dagegen aus Gründen, die später zur Sprache kommen, verhältnismäßig häufig erwähnt. Hier handelt es sich besonders um Fachblätter der See- und Binnenschiffahrt, der Werften und des Bankwesens. Aber in ihnen wurde meist nur das Vordringen der holländischen Banken in Deutschland erörtert, ihre Einwirkung auf unsere Schiffahrt und unseren Schiffsbau, sowie die Rechtslage der Schiffshypotheken[1]).

Wie schon erwähnt gibt es eine Definition des Begriffs „Schiffshypothekenbank" noch nicht. Es ist daher zweckmäßig, diese Aufgabe in erster Linie in Angriff zu nehmen. Dazu ist es aber erforderlich, vorher ein kurzes Bild über das Wesen und die Tätigkeit der Schiffshypothekenbanken zu geben, die im allgemeinen ja noch sehr unbekannt sind.

Schiffshypothekenbanken sind nur in der Form von Aktiengesellschaften entstanden. Die Aktien sind bei der Mehrzahl der Gesellschaften Namensaktien. Von Banken mit Inhaberaktien sind sicher nur zwei deutsche bekannt. Die für das Darlehnsgeschäft erforderlichen Mittel werden — abgesehen von dem Grund-Kapital — durch Ausgabe von Inhaber-Schuldverschreibungen, Schiffspfandbriefen, beschafft. Die Ausgabe der Schiffspfandbriefe stellt das Passivgeschäft dar. Das Hauptaktivgeschäft bildet dagegen die Ausleihung von Darlehen, die in ein Schiffsregister einzutragen sind und gegen Verpfändung von Schiffen gewährt werden: Schiffshypotheken. Die persönliche Haftung des Schuldners bleibt aber bestehen, da es sich ja um Darlehen handelt, für die das Schiffspfand nur als sachliche Sicherheit dient. Es tritt also neben den Realkredit ergänzend noch der Personalkredit. Infolge der r e c h t l i c h e n Unsicherheit der Schiffshypothek, von der später zu sprechen sein wird, und der m a t e r i e l l e n des Schiffes — man braucht nur an seine kurze Lebensdauer und die Gefahr eines Unterganges zu denken — ist es Vorbedingung für die Hingabe eines Darlehens, daß das Schiff gegen jeden Unfall versichert ist Da es sich infolge seiner regelmäßigen Abnutzung ständig und

1) Vergl. die betr. Abschnitte.

stark verschlechtert, ist eine erhebliche Amortisation des Darlehens nötig: Ablösungsdarlehen.

Natürlich spielen noch verschiedene Punkte sekundärer Natur herein, wie z. B. bei dem Aktivgeschäft. Denn neben das Hauptgeschäft treten noch Kauf und Verkauf von Schiffshypotheken, Hingabe von Baudarlehen, Übernahme von Schiffen in eigenen Betrieb wie bei Zwangsversteigerungen u. dergl. m.

Aus diesen wesentlichen Elementen muß also die Definition des Begriffs Schiffshypothekenbanken zusammengesetzt werden; sie soll möglichst kurz und doch klar sein. Dieser Forderung entspricht scheinbar die folgende: „Schiffshypothekenbanken sind solche Banken, die Schiffshypotheken ausgeben". Doch ist diese Definition nicht bezeichnend genug. Denn sie läßt die Möglichkeit zu, daß jede Bank, die regelmäßig im Nebenbetrieb Schiffe beleiht, eine Schiffshypothekenbank ist; ferner fehlt das wesentliche Moment der Versicherung, das bei der derzeitigen ungünstigen Rechtsstellung der Schiffshypothek notwendig ist. Auch ist der Begriff Banken unklar, da solche Privatbankiers nicht in Betracht kommen, die aus eigenen Mitteln Beleihungen von Fahrzeugen vornehmen. Außerdem fehlt das Moment der Ausgabe von Pfandbriefen usw.

Es ergab sich schließlich folgende Definition, die sich an die der Hypothekenbanken anlehnt[1]).

Schiffshypothekenbanken sind Gesellschaften, bei denen der Gegenstand des Unternehmens in der Gewährung von Tilgungsdarlehen gegen Verpfändung von versicherten Schiffen und in der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen Pfandrechte besteht.

Nach dieser Definition ist es erforderlich, daß es sich um Gesellschaften handelt. Das Geschäft einer Einzelperson, eines Bankiers, der mit eigenem oder auch geliehenem fremden Kapital Schiffe beleiht, ist danach nicht als Schiffshypothekenbank anzusehen; es ist aber zuzugeben, daß dieser Punkt

1) Hypothekenbankgesetz v. 13. Juli 1899, § 1.

bestritten werden kann. Dagegen können Aktiengesellschaften, Genossenschaften usw. als solche gelten, sofern sie die weiteren Voraussetzungen erfüllen. Die Bezeichnung nur auf Aktiengesellschaften oder Kommanditgesellschaften auf Aktien zu beschränken, wie es das deutsche Hypothekenbankgesetz für Hypothekenbanken tut, erscheint nicht zweckmäßig.

Als wesentlicher Punkt ist die Forderung anzusehen, daß das erforderliche Kapital durch Ausgabe von Schiffspfandbriefen beschafft wird. Das würde also alle Gesellschaften ausschließen, die ihr Kapital auf andere Weise aufbringen. Es werden dadurch alle Aktiengesellschaften ausgenommen, die nur mit ihrem Aktienkapital allein arbeiten. Dagegen läßt sich einwenden, daß die Banken erst dann Schiffspfandbriefe ausgeben dürfen, wenn diese durch Schiffshypotheken gedeckt sind. Solange müssen sie also mit ihrem eigenen Kapital arbeiten. Man könnte nun die Frage aufwerfen, ob sie denn in diesem Anfangsstadium etwa keine Schiffshypothekenbanken seien. Darauf ist zu erwidern, daß es sich in diesem Zeitpunkt nur um ein kurzes Anfangs- und Übergangsstadium handelt, das den Banken durch gesetzliche Bestimmungen aufgezwungen ist und aus dem sie selbst möglichst bald herauszukommen streben. Rein theoretisch können sie ja auch schon im gleichen Augenblick, in dem die Schiffshypothek eingetragen wird, die entsprechende Zahl von Schiffspfandbriefen ausgeben. Es kommt also nicht auf ein vorübergehendes Stadium an, sondern auf das beabsichtigte Ziel. Ganz abstrakt betrachtet könnte die Schiffshypothekenbank sogar ohne jedes eigene Betriebskapital arbeiten, indem sie im gleichen Moment, in dem sie die Schiffshypothek erhält, Schiffspfandbriefe ausgibt.

Ferner werden durch diese Voraussetzung auch alle Genossenschaften ausgeschlossen, die aus ihrem nur durch Beiträge der Genossen beschafften Kapital Schiffshypotheken ausleihen[1]). Dagegen würden ihr solche Genossenschaften entsprechen, die das erforderliche Kapital durch Ausgabe von Schiffspfandbriefen aufbringen. Ebenso werden ausgeschlossen Sparkassen

1) s. unten S. 37f.

und Versicherungen. Das Gleiche würde auch für die Land-Hypothekenbanken gelten, da sie ihr Kapital durch Ausgabe von Obligationen oder Pfandbriefen, nicht aber von Schiffspfandbriefen, beschaffen.

Ferner erscheint notwendig die Betonung der sachlichen Sicherstellung durch „Schiffshypothek": es genügt also z. B. nicht eine „Hypothek" an einem Landgrundstück. Gerade die reale Sicherstellung durch ein Fahrzeug ist wesentlich. Hier könnte vielleicht noch die Forderung gestellt werden, daß auch die persönliche Haftung des Schiffseigners erwähnt werden muß. Ich halte das aber nicht für notwendig, da sie in dem Begriff Schiffshypothek bereits enthalten ist. Betonen möchte ich auch, daß die Zwischenbildungen, die sowohl Land- wie Schiffshypotheken ausleihen, kombinierte Hypothekenbanken, als reine Schiffshypothekenbanken nicht anzusehen sind; bei den z. Z. bestehenden Zwischenformen dieser Art, die später besprochen werden[1]), spielt das Ausgeben von Landhypotheken wohl auch nur die Rolle eines Nebengeschäfts.

Vielleicht ist anzufechten, daß das Moment der Versicherung hervorgehoben wird. Gewiß hat an sich eine Schiffshypothek mit einer Versicherung des Schiffes nichts zu tun. Bei der außerordentlichen, rechtlichen und materiellen, Unsicherheit der Schiffshypothek ist es aber tatsächlich Voraussetzung für den Abschluß des Darlehensvertrages, daß eine Versicherung besteht. Hier ergeben sich Verschiedenheiten gegenüber den Hypothekenbanken. Diese fordern bei Beleihung von bebauten Grundstücken ebenfalls die Versicherung der Gebäude, eine Versicherung von nacktem Baugelände wird aber nicht verlangt. Deswegen ist dieser Punkt in der Definition der Hypothekenbanken nur von sekundärer Bedeutung. Hinzu kommt, daß die Lebensdauer eines Gebäudes normal mehrere hundert Jahre beträgt, während ein Schiff, das ein Alter von mehr als 50 Jahren hat, eine Seltenheit ist.

Ebenso ließe sich die Notwendigkeit der Aufnahme der Amortisation anzweifeln. Tatsächlich findet sich ja

1) s. unten S. 18, 48 u. 178.

auch bei den Immobiliarkreditinstituten von Seiten des Staates vielfach die Forderung, daß wenigstens ein Teil der Hypotheken zu amortisieren ist. Abgesehen davon, daß diese Amortisation verhältnismäßig nur sehr gering zu sein braucht, sodaß sie kaum eine Rolle spielt, ist sie in keiner Weise für diese Institute als typisch anzusehen.

Nun ist selbstverständlich auch eine Schiffshypothek, die durch eine Schiffspfandbriefbank genommen wird, durchaus ohne die Forderung der Amortisation möglich. Eine solche Schiffshypothek wird aber nur dann gewährt werden, wenn es sich um ein sehr kurzfristig zurückzuzahlendes Darlehen handelt, andernfalls fehlt mit zunehmender Abnutzung des Schiffes die ausreichende reale Sicherheit. Erinnert sei hierbei an die Beleihung des „George Washington" in Höhe von 14 Millionen Mark, die größte bekannt gewordene Schiffshypothek, die dem Norddeutschen Lloyd durch einige Berliner Großbanken gewährt wurde, die aber in kurzer Zeit, vor 1913, wieder abgezahlt[1]) war. Solche kurzfristige Schiffshypothek stellt eigentlich nur eine sachliche Darlehnssicherung dar, aber keine eigentliche Schiffshypothek, die ja langfristigen Kredit voraussetzt. Tatsächlich fordern die Schiffshypothekenbanken grundsätzlich eine hohe Amortisation, meistens ca. 10% jährlich, eine Forderung, die mit der geringen Amortisation im Bodenkredit natürlich nicht zu vergleichen ist. Was dort mehr Formsache ist, wird hier dringende Notwendigkeit.

Zur besseren Übersicht sind hierunter die beiden Definitionen zusammengestellt, die nach den eben erfolgten Ausführungen in Betracht kommen. Bei der zuerst angeführten kürzeren Definition sind die Punkte fortgelassen, die vielleicht nicht unbedingt wesentlich sind. Im Anschluß daran folgt die zweite längere Definition, die die besonderen Eigenarten der Schiffshypothekenbanken schärfer umreißt.

1. Schiffshypothekenbanken sind Gesellschaften, bei denen der Gegenstand des

1) Dr. Julius Papendieck: Rechtsverhältnisse der Schiffshypotheken. Hansa 1913, S. 571.

Unternehmens in der Gewährung von Darlehen gegen Verpfändung von Schiffen und der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen Pfandrechte besteht.

Diese Definition schließt sich eng an die der Hypothekenbanken an.

2. Schiffshypothekenbanken sind Gesellschaften, bei denen der Gegenstand des Unternehmens in der Gewährung von Tilgungsdarlehen gegen Verpfändung von versicherten Schiffen und in der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen Pfandrechte besteht.

Wie ausgeführt, halte ich diese zweite Definition für richtiger.

Abschnitt 3.

Einordnung in das System der Banken.

Von Bedeutung ist es, die Schiffshypothekenbanken in das allgemeine System der Volkswirtschaft einzufügen. Daß sie in die Gruppe der Banken gehören, ist nach den bisherigen Ausführungen zweifellos, denn sie dienen wie die Hypothekenbanken der Kreditvermittlung. Hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Funktionen sind die Schiffshypothekenbanken Institute, die ein bestimmtes Gewerbe, die Schiffahrt, fördern wollen.

Nach der Art des Kredits handelt es sich um langfristigen Anlagekredit. Was die Beschaffung des Kapitals anlangt, so erfolgt diese durch Ausgabe von Obligationen. Die Deckung für diese geschieht durch Schiffshypothek, d. h. durch Verpfändung von Mobilien. Wesentlich ist das Moment der Amortisation und der Versicherung des beliehenen Objekts. Hinsichtlich der Art der Kreditbeschaffung und -gebung stehen sie also mit den Hypothekenbanken zusammen. Von diesen trennt sie aber die Deckung durch Mobilien, die Amortisationspflicht sowie die Versicherungspflicht.

G. v. Schulze-Gaevernitz[1]) stellt die Schiffshypothekenbanken mit den Finanzierungsgesellschaften in eine Gruppe zusammen, die er als den Hypothekenbanken im inneren Aufbau sehr ähnlich ansieht. Beide sind ihm Untergruppen der Banken zur Vermittlung von Anlagekapital. Eisfeld reiht sie unter die Spezialbanken für langfristigen Anlagekredit[2]). Als Finanzierungsgesellschaften sind die Schiffshypothekenbanken meiner Ansicht nach nicht anzusehen. Von diesen unterscheidet sie außer anderem wesentlich das Moment der Amortisation. Von den Hypothekenbanken außerdem das der Beleihung von Mobilien. Sie sind daher als selbständige Untergruppe der Banken für langfristigen Anlagekredit zu betrachten.

Nun lassen sich aber unter den Schiffshypothekenbanken noch solche feststellen, die auch Immobilien beleihen. Entweder ist das Verhältnis beider Beleihungsarten zueinander durch die Satzung kontingentiert oder ohne Schranken. Diese Zwischengruppe soll als „kombinierte Hypothekenbanken" bezeichnet werden. Bei ihnen werden wieder die Untergruppen „mit Kontingent" und „ohne Kontingent" gemacht[3]). Falls das Schiffshypothekengeschäft ausschlaggebend ist, spricht man zweckmäßig von „kombinierten Schiffshypothekenbanken". Obwohl nach früheren Ausführungen die Schiffshypothekenbanken nach deutschem Recht nicht als Hypothekenbanken angesehen werden können, so kommen hier doch nicht nur die heimischen, sondern — entsprechend der Verbreitung dieser Bankart — vor allem auch die Verhältnisse der ausländischen Banken in Betracht. Daher wäre die Einteilung von v. Schulze-Gaevernitz, der ich mich sonst anschließe, zu erweitern. Seine Gruppe „B. Hypothekenbanken" würde demnach drei Unterabteilungen erhalten: αα) für Immobiliarkredit: Hypothekenbanken usw. ββ) für Schiffskredit: Schiffshypothekenbanken γγ) für Schiffs- und Immobiliarkredit: kombinierte Hypothekenbanken 1. ohne, 2. mit Kontingent (und zwar bei Überwiegen

1) G. v. Schulze-Gaevernitz: Grundriß d. Sozialökonomik V. Abt. Bankwesen. Tübingen 1915, S. 22.

2) Eisfeld: a. a. O. Bd. I. S. 236.

3) s. auch unten S. 48f.

des Schiffshypothekengeschäfts „kombinierte Schiffshypothekenbanken"). Die Schiffshypothekenbanken werden danach aus der Gruppe der Finanzierungsgesellschaften herausgenommen und mit den Hypothekenbanken zusammengestellt.

Abschnitt 4.

Die Schiffshypothek.

Was die einschlägige Literatur über die materielle und rechtliche Lage der Schiffshypothek anlangt, so sind einzelne Verfasser nicht angeführt. Es sei hierfür außer auf die in Betracht kommenden Gesetze auf das Literaturverzeichnis verwiesen, besonders auf die Werke von Pappenheim, Lewis-Boyens, Knitschky, Mittelstein sowie auf Schaps, Leo, Goldschmidt usw.

Da die innere Organisation und die äußeren Ausdehnungsmöglichkeiten der Schiffshypothekenbanken ganz wesentlich von der Rechtslage der Schiffshypothek abhängen, so kann man eine Besprechung der materiellen und rechtlichen Lage einer Schiffshypothek nicht ganz übergehen. Hinzukommt noch, daß sie verhältnismäßig so unbekannt ist, daß eine kurze Erörterung erwünscht ist. Sie soll sich aber in engen Grenzen halten und nicht auf besondere Einzelfragen eingehen, da es sich hier ja um eine volkswirtschaftliche Arbeit handelt.

Im wesentlichen ist das Registerpfandrecht an Schiffen erheblich ungünstiger gestellt als das an Grund und Boden. Die Ursachen sind einerseits materiell in der besonderen Wesensart der Wasserfahrzeuge begründet, andererseits sind sie rechtlicher Natur.

Was die materiell schlechte Lage des Schiffspfandrechts anlangt, so sollen hier nur die Hauptpunkte erwähnt werden. Diese sind die regelmäßige starke Abnutzung des Schiffes, die stete Gefahr völligen Verlustes, die Erschwerung der Geltendmachung des Pfandrechts und schließlich das Schwanken des Schiffswertes.

Einerseits ist das Schiff, das als Unterlage für die Schiffshypothek dient, im Vergleich zu Häusern oder zu Grund und Boden, einer außerordentlich schnellen Abnutzung unterworfen. Schon dadurch wird die Sicherheit für eine Schiffshypothek mit den Jahren immer geringer. Will der Gläubiger daher Verluste vermeiden, so muß er sich notgedrungen eine regelmäßige Abzahlung (Amortisation) seines Darlehens von solcher Höhe ausbedingen, daß sie sich der dauernden Verminderung des Schiffswertes anpaßt. Für den Schuldner stellt eine solche Amortisation, soweit sie sich in normalen Grenzen hält, keine unerträgliche Belastung dar. Denn er muß ja sowieso regelmäßige Abschreibungen auf den Wert des Schiffes machen. Diese stellen sich dann als Amortisation der Schuld dar. Ähnliches gilt für die Zinsen, die er für die Schiffshypothek zu entrichten hat.

Zu der regelmäßigen Abnutzung des Schiffes, die sich aus seinem normalen Gebrauch ergibt, kommen aber noch unregelmäßige, außergewöhnliche, die bei dem Grundstück oder Haus im allgemeinen fehlen. Ein Fahrzeug kann durch schwere Havarien derart leiden, daß es nur noch einen Bruchteil seines früheren Wertes darstellt. Wenn es dann im Notverkauf veräußert wird, erlöschen alle Pfandrechte. Der Verkaufspreis, der an sich nur gering sein wird, kommt außerdem als Deckung nur so lange in Betracht, als er noch nicht ausgezahlt ist, oder sich der Eigentümer noch in seinem Besitz befindet. Hat er ihn bereits verausgabt, so geht der Schiffshypothekengläubiger leicht leer aus. Ja die Gefahr kann bei Unfällen so weit steigen, daß das Schiff ganz verloren geht. Ist in solchem Falle der Schiffseigner unvermögend und das Fahrzeug nicht versichert, so verliert der Schiffshypothekengläubiger seine gesamte Forderung.

Ebenfalls in der eigenartigen Natur des Schiffes begründet ist die Möglichkeit, daß die Ausübung des Pfandrechts im Wege der Zwangsversteigerung schwierig werden kann. Das liegt einerseits daran, daß Schiffe sich oft lange Zeit, bisweilen Jahre, in entfernten Gegenden aufhalten; dort ist es umständlich und oft schwer, ihrer habhaft zu werden. Ferner

kann aber der Schiffseigner, wenn er böswillig ist, diese Möglichkeit ohne allzugroße Schwierigkeit ausnutzen. Er läßt das Schiff in diesem Fall nur in fremden Gewässern fahren, so daß es nicht in die deutsche Rechtssphäre kommt.

Eine starke Gefährdung der Schiffshypothek ergibt sich auch aus dem großen Schwanken des Schiffswertes. Dieser richtet sich im wesentlichen nach der Lage des Frachtenmarktes und kann im ungünstigsten Falle leicht um 30—50% abnehmen[1]; andererseits ist aber natürlich auch ein entsprechendes Steigen möglich. Dies ist z. B. in ganz außergewöhnlichem Maße während des Weltkrieges im feindlichen und neutralen Ausland der Fall gewesen. Immerhin bleibt die Ungewißheit über den Wert des Fahrzeuges bestehen.

Neben die schlechte materielle Lage des Schiffspfandrechts gegenüber der Hypothek an Grund und Boden, wie sie sich aus der Eigenart des Schiffes ergibt, tritt nun noch ihre ungünstige rechtliche Stellung, die in der Gesetzgebung begründet ist. Die einschlägigen Bestimmungen finden sich im wesentlichen außer im Handelsgesetzbuch im Binnenschiffahrtsgesetz, im Flaggengesetz und im Bürgerlichen Gesetzbuch (§§ 1259—1272). Wie schon früher — das Ergebnis der folgenden Untersuchungen vorwegnehmend — ausgeführt wurde, gibt es in Deutschland wie auch im Ausland eine „Hypothek" auf Schiffe in dem gleichen Sinne wie auf Grundstücke nicht. Das Schiff unterliegt als bewegliche Sache einerseits dem Faustpfandrecht für Mobilien, andrerseits ist aber noch ein besonderes Pfandrecht dafür geschaffen worden, das der Hypothek ähnlich ist. Der Grund hierfür liegt in der wirtschaftlichen Bedeutung und dem hohen Werte eines Schiffes, auf das Darlehen in größerem Umfange gegeben werden können. Würde für diese nur das Faustpfandrecht gelten, so könnte der Eigentümer die Schiffahrt nicht weiter betreiben. Er wäre also nicht in der Lage, Zinsen und Abzahlungen herauszuarbeiten. Infolgedessen sind besondere „Schiffspfandrechte" gesetzlich festgelegt worden. Einerseits sind es solche, die erst durch Eintragung in das Schiffs-

1) Mathies, a. a. O. S. 6; vgl. unten S. 114.

register begründet werden, dann aber andere, die, — ohne eingetragen zu sein — aus den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt entspringen. Die zuerst erwähnten, durch Eintragung in ein Register entstehenden Schiffspfandrechte, sollen gemäß landläufiger Übung als „Schiffshypotheken," die anderen als „Schiffsgläubigerrechte" bezeichnet werden.

Das Registerpfandrecht gilt nur für eingetragene Schiffe und entsteht erst mit der Eintragung des Pfandrechts. An einem nicht eingetragenen Schiffe kann auch keine Schiffshypothek bestehen. Wird das Schiff ferner im Register gelöscht, so erlischt damit auch die Schiffshypothek und es bleibt nur eine persönliche Forderung an den Eigentümer bestehen. Die Schiffshypothek ist also nur in solchen Ländern möglich, die ein Schiffsregister kennen. Es soll hierfür nur auf Deutschland, Holland, Belgien, Schweden, Norwegen, Dänemark verwiesen werden, die Register führen; näheres ist darüber bei den einzelnen Staaten angegeben[1]). In anderen Ländern gibt es Schiffsregister vielfach noch nicht. Im allgemeinen ist die Eintragung von einer bestimmten Mindestgröße der Schiffe abhängig. Für kleinere Fahrzeuge, die nicht eingetragen werden dürfen, gilt also lediglich das Pfandrecht an Mobilien.

In Deutschland gibt es zwei Schiffsregister, eins für Binnen- und eins für Seeschiffe. Die Eintragung der Seeschiffe erfolgt auf Grund des Flaggengesetzes vom 25. 10. 1867 in der Fassung vom 22. 6. 1899, die am 1. 1. 1900 in Kraft trat[2]). Von der Aufnahme in das Register hängt für Schiffe über 50 cbm Bruttoraumgehalt das Recht ab, die deutsche Flagge zu führen. Fahrzeugen unter der angegebenen Größe steht dieses Recht auch ohne Eintragung zu. Das Schiffsregister wird bei den Amtsgerichten geführt. Für Binnenschiffe ist eine Eintragung erst auf Grund des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. 6. 1895 möglich. Sie erfolgt in das Binnenschiffahrtsregister[3]), das ebenfalls bei den Amtsgerichten

1) Unten S. 168ff.
2) Reichsgesetzblatt 1899, S. 319.
3) Binnenschiffahrtsgesetz § 119.

geführt wird. Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft sind einzutragen, wenn ihre Tragfähigkeit mehr als 15 t ausmacht, andere Fahrzeuge bei mehr als 20 t. Preußen hat von der Ermächtigung Gebrauch gemacht[1]), durch Landesgesetz anzuordnen, daß auch kleinere Fahrzeuge aufgenommen werden können[2]). Es können demnach Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft schon von 5 t an eingetragen werden[3]). Ähnliche Bestimmungen haben ferner Hamburg, Lübeck, Mecklenburg und Oldenburg getroffen[4]). Weitere Bestrebungen gehen dahin, jede untere Grenze für Schiffe mit und ohne Triebkraft wegfallen zu lassen[5]).

Wenn nun immer wieder darauf hingewiesen wird, daß die „Schiffshypothek" der Hypothek an Grundstücken an Sicherheit rechtlich nicht gleichsteht, so ist das durchaus richtig. Der Hauptunterschied liegt darin, daß das Grundbuch, in das die Hypothek eingetragen wird, in vollem Maße den sog. öffentlichen Glauben genießt, das Schiffsregister aber nur in beschränktem.

Das will z. B. besagen, daß jemand, der an einen Dritten, der als Eigentümer eines Grundstücks im Grundbuch eingetragen ist, Geld überläßt und dafür als Hypothekengläubiger eingetragen wird, selbst dann mit Rechtswirkung gegen Dritte Besitzer dieser Hypothek bleibt, wenn das Grundstück dem Hypothekenschuldner gar nicht mehr gehört hat. Dieser kann es z. B. in der Zwischenzeit an jemand anders verkauft haben, dieser letztere aber noch nicht als Eigentümer eingetragen sein; trotzdem muß dieser das Recht des fälschlich eingetragenen Hypothekengläubigers gegen sich gelten lassen; einen ähnlichen Fall erwähnt Papendieck[6]).

---

1) Binnenschiffahrtsgesetz § 128.

2) Preußische Gesetzsammlung 1910. S. 312; v. 31. 10. 1910.

3) Schiffbau 1911, S. 281.

4) Mittelstein, Das Binnenschiffahrtsrecht, Leipzig 1918, S. 27.

5) Gutachten der Handelskammer Berlin vom 29. 10. 1909. (Schiffbau 1911.).

6) „Die Rechtsverhältnisse der Schiffshypotheken", in Hansa 1913, S. 570.

Das Schiffsregister besitzt nun diesen öffentlichen Glauben nicht. Es ist also zum rechtlichen Erwerb der Schiffshypothek notwendig, daß der nach außen hin als Eigentümer Auftretende tatsächlich auch Eigentümer ist, sonst genießt selbst der gutgläubige Gläubiger keinen Rechtsschutz. Während auf Grund des öffentlichen Glaubens im Grundbuchrecht nur der als Eigentümer gilt, der als solcher eingetragen ist, ist das beim Schiffsregister nicht der Fall. Es kann also der Käufer eines Schiffes schon längst faktisch dessen Eigentümer sein, während der alte Besitzer noch als Eigentümer im Schiffsregister steht und vertrauende Geldgeber um den Betrag der eingetragenen Schiffshypothek betrügen kann. Den Schutz des Rechts genießt hier also der tatsächliche Eigentümer, nicht der Schiffshypothekengläubiger; im Grundbuchrecht ist es umgekehrt.

Leo behauptete[1]), daß theoretisch eine doppelte Eintragung in zwei verschiedene Schiffsregister in der Binnenschiffahrt stattfinden könne, wenn auch nur auf betrügerische Weise. Gegen diese Annahme hat sich Mathies mit der Begründung gewendet, daß dieser Fall bedeutungslos sei, weil eine mehrfache Eintragung praktisch unmöglich sei. „Eine mir bekannte Gesellschaft hat in Veranlassung ähnlicher Behauptungen, um den Beweis für deren Unrichtigkeit zu erbringen, den Versuch gemacht, für ein Schiff unter Verschweigung der ersten Eintragung eine nochmalige Eintragung in andere Register zu erreichen, ohne jedoch einen Erfolg erzielen zu können“[2]). Trotzdem kann diese Begründung nicht ausreichend sein, da ein Fall bekannt geworden ist, in dem tatsächlich eine doppelte Eintragung stattfand, und zwar erst in ein holländisches und dann in ein deutsches Register[3]). Die Handelskammer Duisburg hatte, um solche Gefahren für die Binnenschiffahrt nach Möglichkeit auszuschalten und den Schiffskredit zu erleichtern, die Errichtung eines Zentralregisters für die einzelnen Ströme

---

1) Leo, Schiffshypothekenbanken, Bankarchiv 1911, S. 122.

2) Mathies a. a. O. S. 6 Anm.

3) Archiv für Zivil- und Strafrecht der Kgl. Preuß. Rheinprovinz, Köln 1912, S. 187ff.; Das Schiff 1911, S. 244.

vorgeschlagen[1]). Doch wurde ein derartiges oder auch ein weitergehend auf sämtliche Flußschiffe ausgedehntes Zentralbinnenschiffahrtsregister nicht überall für nötig gehalten[2]).

Eine besondere Gefährdung der Schiffshypotheken ergibt sich aus dem Bestehen der erwähnten Schiffsgläubigerrechte, das sind gesetzlich gesicherte Pfandrechte am Schiff. Ihre Entstehung ist in den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt begründet. Es wird z. B. kaum ein Reeder ein Hilfsschiff aussenden, um ein in Seenot befindliches Schiff unter großer eigener Gefahr zu retten, wenn er nicht die Gewißheit hat, unter allen Umständen für seine Kosten und Gefahren Ersatz zu bekommen. Wenn nun die Schiffshypotheken seinen Ansprüchen vorgehen würden, weil sie früher entstanden und eingetragen sind, so kann er z. B. bei Versteigerung des Schiffes und Vermögenslosigkeit des Schiffseigners völlig leer ausgehen; und das wäre der Fall, obwohl nur durch seine Tätigkeit der Anspruch der Schiffshypothekengläubiger gerettet ist. Aus solchen Gründen sind gesetzlich in allen Ländern eine Reihe von Schiffsgläubigerrechten zugelassen. Um andererseits aber auch den Reeder nicht zu sehr zu belasten — wenn sich z. B. das zur Hilfeleistung bestimmte Schiff unnötig gefährdet und bei dieser Tätigkeit untergeht — so haftet dieser meist nur beschränkt rein sachlich mit Schiff und Fracht. Umsomehr muß das Schiffsgläubigerrecht allen anderen Pfandrechten vorgehen. Das muß auch deshalb der Fall sein, weil seine Verjährung meist schon nach einem Jahr eintritt. Schiffsgläubigerrechte werden nicht in das Schiffsregister eingetragen. Infolgedessen kann auch ein neuer Schiffshypothekengläubiger aus ihm nicht ersehen, ob und wie hoch das Fahrzeug schon mit Schiffsgläubigerrechten belastet ist. Und zu den vorhandenen können noch jeden Augenblick neue kommen.

Die Zahl der Schiffsgläubigerrechte ist in der See- und Binnenschiffahrt verschieden. Im Seerecht bestehen folgende[3]):

---

1) Frankfurter Ztg. v. 17. 8. 1909, Nr. 227, 2. Morgenblatt; vgl. unten S. 117.

2) Das Schiff 1916, S. 146.

3) Handelsgesetzbuch § 754.

1. Die zu den Kosten der Zwangsvollstreckung nicht gehörenden Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffs im Falle der Zwangsvollstreckung;

2. Öffentliche Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben, besonders Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und Hafengelder;

3. Dienst- und Heuerforderungen der Schiffsbesatzung;

4. Lotsengelder, Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten;

5. Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;

6. Forderungen aus der Bodmerei und anderen Kreditgeschäften des Schiffers, die dieser in Notfällen außerhalb des Heimathafens abgeschlossen hat;

7. Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter;

8. Andere Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse ohne besondere Vollmacht geschlossen hat. Andere Forderungen aus dem Frachtvertrage, soweit sie auf einer Verletzung der Dienstobliegenheiten des Schiffers beruhen;

9. Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (z. B. bei Zusammenstößen);

10. Forderungen der See-Berufsgenossenschaft für Unfallversicherung und der Versicherungsanstalt für Invaliditätsversicherung.

Im Binnenschiffahrtsrecht kommen dagegen hauptsächlich die nachfolgenden in Betracht[1]):

1. die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;

2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;

3. die Lotsengelder sowie die Bergungs- und Hilfskosten einschl. des Berge- und Hilfslohnes; die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei; die Bodmerei;

---

1) Binnenschiffahrtsgesetz § 102.

4. Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter;

5. Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht abgeschlossen hat; Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, auch wenn dieselbe Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist;

6. Forderungen, die der Berufsgenossenschaft für Unfallversicherung, der Versicherungsanstalt für die Invalidität und den Gemeinden und Krankenkassen für Krankenversicherung gegen den Schiffseigner zustehen.

Was nun die Bedeutung der Schiffsgläubigerrechte im Seerecht anlangt, so ist die Ansicht über ihren Wert verschieden. Heilbrunn[1]) hält die meisten von ihnen für die Gegenwart für veraltet und bedeutungslos. Dagegen wandte sich Leo[2]), der nur zugibt, daß die Bodmerei veraltet sei, sowie die Kreditverträge des Kapitäns, da derartige Abschlüsse jetzt telegraphisch erfolgen können. Ihm schließt sich Mathies an[3]), der aber auch noch die Forderungen zu 1, 2, 3, 8 Satz 1 und 10 als bedeutungslos ansieht. Das dürfte richtig sein; immerhin können sich aber aus den noch verbleibenden Schiffsgläubigerrechten erhebliche Nachteile für die Hypothekengläubiger ergeben.

Die Schiffsgläubigerrechte im Binnenschiffahrtsrecht entsprechen im wesentlichen denen der Seefahrt, wie sich aus dem Vergleich beider Aufstellungen ergibt. Hinsichtlich der Möglichkeit, ihre Rechte gegenüber den Schiffshypothekengläubigern geltend zu machen, bestehen jedoch einige Einschränkungen. Bei einigen ist dies aber nur dann der Fall, wenn sie früher entstanden sind als die Hypotheken. Aus diesen Ausführungen ergibt sich also, daß die Rechte der Schiffsgläubiger in der Binnenschiffahrt geringer sind als in der Seeschiffahrt. Auf Grund dessen und der geringeren Gefahr für das Fahrzeug sind

1) Heilbrunn, Schiffshypothekenbanken in Holdheims Monatsschr. 1910, S. 79.

2) Leo, Schiffshypothekenbanken, Bankarchiv 1911, S. 119.

3) Mathies a. a. O. S. 8.

Schriftsteller, die wegen der Unsicherheit der rechtlichen und materiellen Natur der angeführten Grundlagen die Errichtung von Schiffshypothekenbanken bekämpfen, soweit solche sich auf Beleihung aller Arten von Schiffen oder gar ausschließlich von Seeschiffen gründen, doch geneigt, sie für die Binnenschiffahrt allein für zulässig zu halten; dazu gehört Leo[1]) sowie G. Bernhard[2]).

Aber auch in dem Recht der Versicherung zeigt sich ein Unterschied zwischen der Land- oder Haus- und der Schiffshypothek. Zwar ist eine Versicherung gegen die meisten und größten Gefahren, die dem Schiffe drohen, durchaus möglich. Doch ist der Schiffshypothekengläubiger hier ungünstiger gestellt. Denn für die Landhypothek sind besondere Anordnungen zum Schutze des Hypothekengläubigers getroffen, wenn bei Eintritt des Versicherungsfalles die Auszahlung der Versicherungssumme erfolgt[3]); diese Bestimmungen fehlen aber bei den Schiffshypotheken[4]). Wenn der Gläubiger hier also in gleicher Weise gesichert sein will, muß er besondere Abmachungen mit dem Schiffseigner und der Versicherungsgesellschaft treffen. Diese werden sich einerseits darauf beziehen müssen, daß auch bei Nichtzahlung der Versicherungsprämien oder Kündigung der Versicherung durch den Schiffseigner die Versicherung nicht unterbrochen wird, ohne daß der Schiffshypothekengläubiger vorher davon Nachricht erhält. Er kann in diesem Falle für den Eigentümer einspringen und auf dessen Kosten die Versicherung verlängern bezw. die geschuldeten Beträge vorschießen. Andererseits werden sich diese Abmachungen aber auch darauf erstrecken müssen, daß bei Fälligkeit der Versicherungssumme ihre Auszahlung an den Gläubiger erfolgt, so daß er sich aus ihr für seine Forderungen befriedigen kann. Da es aber einzelne Fälle gibt, in denen die Versicherung erlischt, z. B. bei Seeuntüchtigkeit des Schiffes, bei unsach-

1) Bankarchiv 1911, S. 121.

2) Plutus vom 28. 8. 1909, S. 639; vgl. dagegen unten S. 199.

3) Bürgerliches Gesetzbuch § 1127—1130.

4) Brodmann, Ztschr. f. das ges. Handelsrecht. Bd. 59, S. 222f.

gemäßer Stauung usw., ohne daß der Hypothekengläubiger vorher davon unterrichtet ist und einspringen kann, ist es zweckmäßig, sich auch hiergegen zu versichern. Das geschieht häufig durch eine Versicherung der ganzen Forderung (Interessen- oder Forderungsversicherung).

Von besonderer Bedeutung ist die Schiffshypothek an Schiffen, die sich noch im Bau befinden. Sie ist im allgemeinen nicht zulässig und in Deutschland nur in Bremen und Oldenburg möglich.

Versuche, das Schiffshypothekenrecht in der Seeschiffahrt international zu regeln, gingen mit den gleichen Bestrebungen für das gesamte Seerecht Hand in Hand. Sie hatten ihre Zentrale in dem „Comité maritime international", dessen Konferenz im Jahre 1905 in Liverpool u. a. auch die Schiffshypotheken und Schiffspfandrechte betraf[1]). Grundlegende Bestimmungen über das Schiffshypothekenrecht arbeitete dann die Brüsseler Seerechtskonferenz 1905, 1909 und 1910 aus; doch hat sich ein positives Ergebnis bisher nicht gezeigt[2]).

Die Frage der hypothekarischen Beleihung von Binnenfahrzeugen behandelte der internationale ständige Verband der Schiffahrtskongresse auf seiner 10. Tagung 1905 in Mailand[3]). Ebenfalls eine einheitliche Gestaltung des Binnenschiffahrtsrechts der beteiligten Länder verlangte der „Deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerische Verband für Binnenschiffahrt" 1913[4]); ein positives Ergebnis hatten diese Bestrebungen aber nicht.

Die in diesem Abschnitt erfolgten Ausführungen ergeben also, daß es eine „Hypothek" auf Schiffe im gleichen Rechtssinn wie auf Grundstücke nicht gibt. Andererseits ist aber das im Schiffsregister eingetragene Schiffspfandrecht doch ganz erheblich von dem sonstigen Pfandrecht an Mobilien verschieden. Infolge seiner Entstehung erst auf Grund der Ein-

1) Ztschr. f. d. ges. Handelsr. 1907, S. 201f.

2) Die Brüsseler Vorentwürfe. Berlin 1911, S. 3; 4; 331; ferner Grotewold, Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht, S. 507.

3) Der Niederrhein 1906, S. 71.

4) Das Schiff 1913, S. 360/361.

tragung nähert es sich der „Hypothek" ganz außerordentlich. Daher hat auch die landläufige Bezeichnung „Schiffshypothek" durchaus ihre Berechtigung. An sich ist diese Benennung insofern sogar erwünscht, als durch sie das erst durch Eintragung wirksame vertragsmäßige Schiffspfandrecht sicher und klar von dem ohne Eintragung nur kraft Gesetzes entstehenden Schiffsgläubigerpfandrecht unterschieden wird.

Abschnitt 5.

Der Schiffskredit in Deutschland bis 1914.

Bei Prüfung der Verhältnisse des Kreditbedürfnisses, wie es in Deutschland etwa seit Einführung des Binnenschiffahrtsgesetzes bestand, und das wohl für West- und Mitteleuropa als international geltend angesehen werden kann, ist zuerst ein scharfer Unterschied zwischen den großen Aktien-Schiffahrtsgesellschaften und den kleinen Gesellschaften nebst den Eigenschiffern zu machen.

Das Kapital der großen Gesellschaften war von vornherein meist so bemessen, daß die regelmäßigen Ergänzungen ihrer Flotte durch Neubauten oder Ankäufe aus ihm bestritten werden konnten. Bei sehr umfangreichem Kreditbedarf halfen sie sich meist durch Erhöhung des Aktienkapitals oder durch Ausgabe von Obligationen. Das Gleiche ist auch bei größeren Binnenschiffahrtsgesellschaften der Fall; z. B. bei der Elbschiffahrt[1]). Beides machte bei dem Vertrauen, das sie in weitesten Kreisen genossen, keine großen Schwierigkeiten[2]). Nur ausnahmsweise, bei ganz außergewöhnlichem Bedarf, wurde der Kredit der großen Banken, oft unter Verpfändung eines Teiles der Flotte, für kurze Zeit in Anspruch genommen; normal aber waren die Fahrzeuge unbelastet. Aus dieser günstigen finanziellen Lage der großen Reedereien schreibt sich auch der

1) Ebhardt: a. a .O. S. 36 Anm. 74.

2) Berliner Börsen-Courier 1917, 24. Apr. abends; Frankfurter Zeitung v. 7. 8. 1909, Nr. 217, 2. Morgenblatt; Hansa 1913, S. 571.

Widerstand her, den sie der Errichtung von besonderen Schiffshypothekenbanken in Deutschland entgegenstellten[1]); denn sie erkannten richtig, daß diese in erster Linie ihrer Konkurrenz, den kleinen und mittleren Reedern, zugute kommen würden.

Die Möglichkeit der Kreditbeschaffung für diese kleineren Unternehmungen war erheblich ungünstiger als für die großen Gesellschaften[2]); besonders galt dies für den Einzelschiffer in der Binnenschiffahrt, der nur wenig Vermögen besaß. Für ihn vor allem waren Schiffshypothekenbanken erwünscht[3]); das Gleiche wird aber auch für die Küstenschiffahrt betont[4]).

Was die Lage in der Binnenschiffahrt anlangt, so gibt es in ihr eine gute Mischung von Klein- und Großbetrieben. Der Kleinschiffer (Partikulierschiffer) ist persönlich in seinem Gewerbe mit tätig und besitzt selbst ein Fahrzeug, bisweilen mehrere. Der Großbetrieb, das Schiffahrtsunternehmen, wird meist als Schiffahrtsgesellschaft betrieben[5]). Die Konkurrenz zwischen beiden ist stark und die Lage der Kleinschiffer wurde technisch und wirtschaftlich schlechter, besonders auf den großen Flüssen[6]). Die Mitarbeit der Familie wurde notwendig. Das wird sowohl allgemein wie aus einzelnen Gegenden berichtet. In dieser Not schlossen sich die Kleinschiffer zu Verbänden und Betriebsgenossenschaften, zusammen[7]). (Solhe Vereini-

---

1) Näheres s. unten, S. 113f.

2) Frankf. Ztg. v. 7. 8. 09 Nr. 217. 2. Morgenbl. u. v. 15. 8. 09 Nr. 225, 1. Morgbl.; ferner Blätter f. Genossenschaftswesen 1914, S. 751.

3) Hansa 1910, S. 1154.

4) Hansa 1914, S. 199.

5) Dr. K. L. Schecher: Verkehrslehre der Binnenschiffahrt. Halle 1911, S. 36, 37.

Deutsche Schiffahrt 1912, S. 520.

Zentralblatt für Wasserbau 1915, S. 124.

Hermann Meyer zu Selhausen: Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen. Diss. Tübingen 1911, S. 260, 281.

6) Böhme: Zur Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Provinz Posen. Diss. Tübingen 1911, S. 45, 50.

Eduard Cords: Das Hypothekenrecht in der Binnenschiffahrt. Vortrag i. Hamburger Verein für Flußschiffahrt 1916. Das Schiff 1916 S. 137; desgl. 1912, S. 961.

7) Schecher a. a. O. S. 37.

gungen bestanden in Form der Zünfte am Rhein schon lange. Auch nach der Besetzung des Rheinlandes durch die Franzosen nach der Revolution von 1789 hielten sie sich noch, während die andern Zünfte um 1800 aufgehoben wurden)[1]). Das Kreditbedürfnis wurde bei dem Kleinschiffer in der Seeschiffahrt ursprünglich in Form der Partenreederei befriedigt. Bei der Binnenschiffahrt trat oft die gesamte Familie ein, auch ohne Sicherung durch eine Hypothek[2]). Mit der Zeit aber erwies sich wirtschaftlich ein größerer Schiffsraum des einzelnen Fahrzeuges als zweckmäßig und ebenso seine Herstellung aus Eisen. Mit letzterem sowohl, wie mit der immer zunehmenden Größe aber wuchsen die Beschaffungskosten erheblich, das gilt sowohl von der See- wie auch von der Binnenschiffahrt[3]).

Um einen Begriff über die in Betracht kommenden Werte zu geben, sind in der folgenden Tabelle die Kosten verschiedener Arten von Kähnen der Binnenschiffahrt zusammengestellt[4]).

Tabelle Nr. 1.

Art des Schiffes	Baustoff	Größe in To.	Preis in Mk.
Oderschiff offen Breslauer Maß	Holz	500	15 000
,, gedeckt ,, ,,	,,	500	18 000
Elbschiff ,,	,,	800	30 000
Oderschiff ,, ,, ,,	Stahl	500	31 000
Elbschiff ,,	,,	700	38 000
,, ,,	,,	1300	75 000
Rheinschiff	,,	1700	76 500

Man sieht, es handelt sich bei den modernen Kähnen aus Stahl schon um erhebliche Kapitalien.

Was das Wachstum des Einzelschiffs in der Binnenschiffahrt anlangt, so hatte der größte Kahn auf dem Rhein in den angegebenen Jahren folgende Tragfähigkeit[5]):

---

1) Chr. Eckert, Rheinschiffahrt im 19. Jahrh. Leipzig 1900, S. 3, 8.

2) H. Meyer zu Selhausen a. a. O., S. 294.

3) Berliner Börsen-Courier v. 24. 4. 1917, abds.

4) Teubert: Die Binnenschiffahrt. I. Bd. 1912, S. 433.

5) E. J. Clapp: Die Rheinschiffahrt 1910, S. 32.

1840 ..... 400 t
1880 ..... 800 t
1900 .....2000 t.

Zugleich möchte ich bemerken, daß es sich bei der deutschen Binnenschiffahrt um ein Kapital handelt, das 1916 auf 250 Millionen Mark geschätzt wurde[1]). Der größte Teil davon entfällt auf die Privatschiffer. Bei der Seeschiffahrt ist das Anwachsen der Abmessungen bis zu den Riesendampfern bekannt.

Unter der wachsenden Konkurrenz nahm der Ertrag der Schiffahrt immer mehr ab. Das Kapital des Schiffers wie das seiner Verwandten und Bekannten reichte nicht mehr aus[2]). Wollte er sich also selbständig machen, so mußte er den erforderlichen Kredit auf andere Weise suchen. Als einziger Weg blieb ihm dann meist nur der Realkredit durch Verpfändung seines Fahrzeuges. Bei der früher besprochenen ungünstigen Lage der Gläubiger eines Schiffspfandrechts war es aber natürlich, daß sich diese nicht mit dem Schiffspfand begnügten, sondern möglichst noch weitere Sicherheiten beanspruchten, so daß infolgedessen der Realkredit mehr in den Hintergrund trat und im wesentlichen Personalkredit gegeben wurde.

Da der Schiffer diese Sicherheiten nun oft nicht leisten konnte, wurde die Beschaffung des erforderlichen Kapitals für ihn immer schwieriger[3]). Die Stellen, von denen er dieses in Deutschland erhielt, waren sehr verschiedenartig: Verwandte, Private, Werften, Banken, Sparkassen, Genossenschaften, Kommunen und Staat. Leider ist über diese einzelnen Geldgeber und ihre Bedingungen nur wenig bekannt geworden.

Von Einzelpersonen kommen in erster Linie Verwandte in Betracht[4]), die aber meist nur einen Teil des erforderlichen Kapitals beschaffen konnten. Daher traten dann häufig andere Private, vielfach nur mit kleinen Geldbeträgen ein, sodaß ein Fahrzeug bisweilen zahlreiche Schiffs-

1) Hansa 1916, S. 233.
2) Ebhardt a. a. O., S. 31.
3) Berliner Börsen-Courier 1917, 24. April abds.
4) Hansa 1913. S. 571.

hypotheken trug. So wurde beispielsweise ein Rhein-Binnenschiff von 1899 bis 1906 mit 4 bezw. sogar 5 Hypotheken belastet[1]).

In ihrem eigenen Interesse, um — zumal bei schlechter Geschäftslage— Aufträge zu erhalten, und zur Unterstützung derer, die bei ihnen ein Fahrzeug neu erbauen ließen, gewährten die Werften oft eine Schiffshypothek, gewissermaßen als Restkaufgeld hinter anderen Schiffshypotheken. Naturgemäß war dies Verfahren, das den Schiffer zum Bau ermunterte, für die Werft nicht ungefährlich, da einerseits ihr Betriebskapital dadurch ungebührlich in Anspruch genommen wurde und es andererseits durch seine ungünstige Stellung leicht in Gefahr des Verlustes geriet. Es ist daher erklärlich, daß gerade Werften die Errichtung der Schiffshypothekenbanken freudig begrüßten[2])[3]). Teilweise scheinen allerdings früher auch entgegengesetzte Anschauungen geherrscht zu haben, wenigstens in Hamburg[4]). Über die Mittel, die durch deutsche Werften gewährt werden, habe ich leider wenig Material erhalten. Von den Werften zur Erbauung von Fischdampfern wird die Stundung der Baugelder erwähnt[5]). Anscheinend ist das aber nicht überall der Fall[6]). Doch haben jedenfalls die Werften an der Elbe etwa 1910 Dampfer und Kähne serienweise in größerer Zahl gebaut und sie den Schiffern teilweise sogar ohne eine Anzahlung überlassen[7]). Im allgemeinen werden sich die Verhältnisse wohl nicht wesentlich von den niederländischen unterscheiden. Hier ergibt eine Mitteilung, daß der Käufer etwa 25% des

---

1) Das Schiff 1911, S. 244. „Vom Schiffspfandrecht." Archiv für Zivil- und Strafrecht der Kgl. Preuß. Rheinprovinz. Köln 1912, S. 187ff.; vgl. auch Ebhardt, a. a. O., S. 35.

2) Mathies: a. a. O., S. 16.

3) Ditges: Gründung einer Schiffsbeleihungsbank. In Mitteilungen des Kriegsausschusses d. deutschen Industrie 1917, S. 2522.

4) Leo: Schiffshypothekenbanken. Bank-Archiv 1910/11, S. 103.

5) Mathies: a. a. O. S. 19.

6) Leo: ebenda.

7) Cords: Das Hypothekenwesen in der Binnenschiffahrt. Hansa 1916, S. 233; Das Schiff 1916, S. 137.

Kaufpreises zahlt; die erste Hypothek mit 50 bis 60% übernimmt die Schiffshypothekenbank und den Rest, 15—25%, die Werft als zweite Hypothek. Sie verlangt 5% Zinsen und eine Amortisation von 10% jährlich[1]); teilweise scheinen die Werften sogar bis zu 30% zu geben[2]). Eine andere Angabe, ebenfalls über das Geschäftsverfahren holländischer Banken, äußert sich dagegen dahin, daß die Werft nur 5 bis 10% stunde[3]). Von den Werften in England wird die langfristige Kreditierung hervorgehoben[4]).

In dritter Linie kommen Banken in Betracht. Diese sehen im Schiffspfand keine genügende Sicherheit, sondern verlangen oft noch weiteren Personalkredit, auch durch Bürgen. Wo dieser nicht genügt, kommt eine Beleihung nicht in Betracht. Betont muß aber noch werden, daß es sich bei diesen Kreditgewährungen um langjährigen Kredit handelt. Daher waren die Banken, die ja selbst meist nur kurzfristigen Kredit nehmen, gemäß dem wichtigen Geschäftsgrundsatz, nur solchen Kredit zu geben, wie sie ihn selbst erhalten, nicht in der Lage, diesem Geschäftszweige größere Mittel zuzuwenden und machten Beleihungen oft nur ungern[5]). Infolgedessen sind nur selten Banken als Geber von Schiffskredit bekannt geworden. Die Großbanken geben wenigstens für die Binnenschiffahrt keine Gelder her[6]). Papendieck in Bremen betont, daß Schiffsbeleihungen nur ganz ausnahmsweise vorkommen und fast nur neben anderen Unterlagen[7]). Ebenso erwähnt der Hamburger Rechtsanwalt Leo[8]), daß einige unserer Großbanken keine Beleihungen vornähmen. Andererseits führt er aber aus, daß andere sich mit gutem Erfolg anscheinend ziemlich weitgehend damit

1) Schiffbau 1910, S. 137.

2) Ebhardt: a. a. O. S. 38.

3) Deutsche Schiffahrt 1913, S. 135. Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau.

4) Hansa 1910, S. 1149.

5) Hansa 1917, S. 98.

6) Cords: Hansa 1916, S. 234; Das Schiff 1916, S. 145.

7) Papendieck: Rechtsverhältnisse der Schiffshypothek, Hansa 1913, S. 571.

8) Schiffshypothekenbanken. Bankarchiv 1910/11, S. 101.

befaßten; es handelt sich hier vorwiegend um Seeschiffe. So erwähnt auch Mathies[1]) einmal Banken als Geldgeber allgemein und an anderer Stelle eine Hamburger Bank, aber ohne ihren Namen zu nennen; vermutlich ist es die Commerz- und Discontobank. Einige Banken in Bremen geben ebenfalls Hypotheken her[2]). Doch erwähnt Leo auch, daß eine deutsche Bank, die sich mit der Beleihung von Binnenschiffen befaßte, infolge schlechter Erfahrungen von weiterer Tätigkeit auf diesem Gebiete Abstand genommen habe[3]). Von der Hypothek von Berliner Banken auf den George Washington habe ich schon gesprochen[4]). Sonst werden nur noch einige mittlere und kleinere Banken angeführt, die Schiffshypotheken geben wie die Mitteldeutsche Privatbank, die Mecklenburgische Sparbank, die Fürstenwalder Kreditbank[5]), die Bank für Handel und Gewerbe im Wesergebiet, die aber nur in sehr beschränktem Umfange beleihen. Jedenfalls erregte es großes Aufsehen, daß die doch immerhin nicht unbedeutende Flensburger Dampfer-Kompagnie 1909 bei deutschen Banken kein größeres Darlehn erhalten konnte und sich daher erfolgreicher an eine holländische Schiffshypothekenbank wandte[6]). Die Gründe, warum sich keine deutsche Bank fand, sind mir nicht bekannt geworden.

Im Ausland sollen Schiffsbeleihungen durch Banken in größerem Umfang in England, Dänemark[7]) und den Niederlanden[8]) stattfinden.

Über die harten Bedingungen, zu denen die deutschen Banken ihr Geld hergaben, wurde geklagt[9]); sie seien rigoroser

---

1) Mathies: a. a. O. S. 13 und 22.

2) Papendieck: Rechtsverhältnisse der Schiffshypothek. Hansa 1913, S. 571.

3) Leo: Schiffshypothekenbanken. Bankarchiv 1910/11, S. 101.

4) Vergl. oben, S. 16.

5) Ebhardt: a. a. O., S. 32.

6) Mathies: a. a. O., S. 19. Leo: Bankarchiv 1910/11. S. 101f.; ferner bestätigt durch privates Schreiben der Gesellschaft an Verf. 1919.

7) s. unten S. 174.

8) Eisfeld, a. a. O., Bd. I, S. 240.

9) Das Schiff 1913, S. 1.

als die holländischen Schiffshypothekenbanken. Auch machte man ihnen zum Vorwurf, daß sie zu hohe Zinsen forderten[1]). Diese Bedingungen sind (nach Leo) nach Angabe von Hamburger Banken etwa die folgenden:

Die Beleihung erfolgt auf Grund einer vorsichtigen Taxe bis zur Hälfte dieser Schätzung und nur zur ersten Stelle; sie ist zu amortisieren (z. T. in 5 Jahren). Die Police der Kaskoversicherung erhält die Bank. Bei größeren Beschädigungen findet eine Neuschätzung statt. Bei Zahlungsverzug, Wertminderung des Fahrzeuges und Änderung im Besitz ist volle Rückzahlung zu leisten[2]). Oft wird ferner weitere Sicherheit durch Bürgen oder Wechsel verlangt. Als Zinsfuß werden 6% oder 1% über Reichsbankdiskont, wenigstens aber 5% gefordert[3]).

Jedenfalls bestätigen diese Einzelausführungen die Tatsache, daß Schiffshypotheken von den deutschen Banken nur vereinzelt und in geringem Umfange gegeben wurden.

Beleihungen durch Sparkassen scheinen selten zu sein und nur die betreffende engere Umgebung zu umfassen; namentlich wird die Städtische Sparkasse in Lauenburg erwähnt[4]). Die Bedingungen sollen denen der Banken ähneln.

Für die Partikulierschiffer in der Binnenschiffahrt ergab sich eine andere Quelle für Kredit in der Beleihung durch Genossenschaften, die als Vorschußvereine teilweise verhältnismäßig umfangreiche Tätigkeit auf diesem Gebiete ausübten. Erforderlich ist, daß der Darlehnssucher der Genossenschaft als Mitglied beitritt. Die Bedingungen sollen im allgemeinen günstig sein; vereinzelt werden Wechselausstellung und Bürgschaft gefordert[5]). Vielfach werden allerdings nur Kähne beliehen; eine Ausnahme macht der Wehlauer Vorschußverein[6]), der auch auf die teueren und mehr gefährdeten

1) Hansa 1917, S. 98.
2) Leo: Bankarchiv 1910/11, S. 101.
3) Ebhardt: a. a. O., S. 33.
4) Ebhardt: ebenda.
5) ‚Schiffshypotheken' i. Blätt. f. Genossenschaftswesen. 1910, S. 655.
6) Ebhardt: a. a. O. S. 33.

Dampfer Hypotheken gibt. Schon aus dieser Tatsache geht hervor, daß es sich hier entsprechend den geringen Mitteln dieser Genossenschaften um kleinere Darlehen handelt[1]).

Diese Schultze-Delitzschen Genossenschaften gaben, wie der Verbandsdirektor Kurz aus Stettin ausführte, im allgemeinen kurzfristigen Kredit. Hypothekarische Eintragung scheint nur ausnahmsweise zu erfolgen. Doch wurde auf dem Genossenschaftstag 1913 in Posen[2]) betont, daß die Vorschußvereine ausschließlich kurzfristigen Kredit geben könnten. Da aber der Schiffer langfristigen Kredit braucht, so dürfte ihm mit dem kurzfristigen nicht völlig gedient sein, selbst wenn eine regelmäßige Prolongierung stattfindet, da diese doch einmal aufhören kann, wenn die Genossenschaft ihr Kapital anderweitig braucht.

Schiffshypotheken wurden durch Vereine in folgenden Orten ausgegeben: in Havelberg, Aken an der Elbe, in Parey an der Elbe, in Caub am Rhein, in Krappitz a. d. Oder, in Neckargemünd, Eberbach, Nienburg a. d. Weser, Oderberg i. d. Mark, Ohlau und an anderen Orten. Trotzdem die Zahl dieser Orte hoch erscheint, handelt es sich doch um immerhin seltene Fälle[3]). Der Zinsfuß betrug 4½—5%, Provisionen gab es nicht; das ist also bedeutend günstiger als die Bedingungen der holländischen Banken[4]).

Auf Grund vorübergehender ungünstiger Verhältnisse in der Binnenschiffahrt hatte der Schifferpastor Ebert[5]) in Hamburg, der die Notlage der Schiffer aus eigener Anschauung kannte, die Gründung von eigenartigen „Schifferkreditkassen" auf genossenschaftlichem Wege durch die Schiffer selbst vorgeschlagen. Diese sollten anfänglich kurzfristigen Kredit geben,

---

1) Cords: Hansa 1916, S. 234; Das Schiff 1916, S. 145.

2) Bericht über den Allg. Genossenschaftstag 1913. Berlin, S. 243ff.

3) ebendort, S. 252.

4) ebendort, S. 245.

5) Pastor Paul Ebert: „Schifferkreditkassen, ein Weg aus der Not des Schifferstandes" Hamburg 1912; ders.: Schifferkreditkassen, Morgenröte 1913, S. 274; vgl. unten S. 119.

später nach Ansammlung eines höheren Kapitals auch Schiffshypotheken. Der erwähnte Posener Genossenschaftstag 1913 trat diesem Vorschlag aber nicht bei.

Der Direktor der Berliner Lloyd A.-G., Cords, sprach sich 1916 für eine „Flußschiffahrtsdarlehenskasse" aus[1]).

Alle diese verschiedenen Möglichkeiten der Darlehnsbeschaffung genügten aber für den unvermögenden Schiffer nicht, da er nicht Bürgen stellen, noch die strengen Wechselverbindlichkeiten eingehen konnte. Es kam aber auch die Beschaffung von Kredit durch öffentlich-rechtliche Körperschaften, Kommunen und Staat in Betracht. So wurde 1912 in Altona[2]) angeregt, daß die Stadt ihre Fischdampferflotte hypothekarisch beleihen sollte. Vom Staat Hamburg erhalten die Segelfischerfahrzeuge seit 1912 größere zinsfreie Darlehen und ebenso vom Reich[3]). Die gleiche Unterstützung ist in Norwegen vorgesehen; ein besonderes Ergebnis hat sich aber nach Angabe der Handelskammer Altona nicht gezeigt[4]). In Schweden werden die Reedereien durch Darlehen aus dem staatlichen Reedereifonds unterstützt[5]); auch hier tritt also das Bedürfnis nach Kredit hervor.

Als Ergebnis dieser Zusammenstellungen zeigt sich, daß nicht bei der gesamten, sondern nur bei der mittleren und kleinen See-, Küsten- und Binnenschiffahrt ein starkes Bedürfnis nach Kredit herrscht. Soweit dieses lediglich kurzfristigen Betriebskredit anbelangt, genügen die schon bestehenden Kreditinstitute. Für langfristigen Anlagekredit sind die Beschaffungsmöglichkeiten dagegen vielfach ungünstig. Daraus entstand also das Bedürfnis nach besonderen Schiffshypothekenbanken.

---

1) Das Schiff 1916, S. 146; Hansa 1916, S. 234.

2) Hansa 1912, S. 852.

3) Mathies, a. a. O. S. 19.

4) Jahresbericht der Handelskammer zu Altona für das Jahr 1913. I. Teil, S. 23, 24.

5) Vergl. unten, S. 175.

Teil II.

Die holländischen Schiffshypothekenbanken.[1]

Abschnitt 1.

Bedürfnisfrage, Standort.

Das Institut der Schiffshypotheken hat sich in den Niederlanden schon früh entwickelt; sie bestanden bereits im 17. Jahrhundert[2]. Seit 1836 gibt es dort Schiffsregister. Im Haag ist eine Zentrale, das Holländische Hypotheek-Kantoor, zur Aufbewahrung sämtlicher Eintragungen errichtet worden[3]. Es wird durch wöchentliche Berichte der einzelnen Register dauernd ergänzt[4].

Die ersten Schiffshypothekenbanken entstanden in den Niederlanden. Hier wurden 1899 die Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij in Dortrecht und die Nederlandsche Scheepshypotheekbank in Rotterdam errichtet. Sie erwuchsen im inneren Zusammenhang mit der nach v. d.Borght[5] schon vor den 90er Jahren des verflossenen Jahrhunderts hervortretenden ausgesprochenen Arbeitsteilung im holländischen

---

1) Als Unterlage für diesen Teil dienen die Satzungen und Jahresberichte der Banken (vgl. Quellennachweis), soweit nichts anderes angegeben ist.

2) Joseph Kohler: Niederländisches Handelsrecht in der Blütezeit des Freistaates. 1907. S. 328, 554.

3) Handelsgesetze des Erdballs. Niederlande. Berlin 1906, S. 166.

4) Schiffbau und Schiffshypothekenbanken. Zeitschrift für das gesamte Aktienwesen. Berlin 1909, S. 144f.

5) v. d. Borght, History of Banking in the Netherlands. New York 1897, S. 354; Eisfeld a. a. O., Bd. I, S. 4.

Bankwesen. Eisfeld äußert sich zu der Frage, ob diese Bankart einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspreche, ziemlich verneinend. Er führt von anderen Banken aus: „Beide Bankarten entstanden zur Befriedigung eines in den betreffenden Schichten lange gefühlten Bedürfnisses" und fährt dann fort: „Dies läßt sich von den seit 1899 errichteten Schiffshypothekenbanken nicht in dem Maße behaupten. Sie waren von vornherein nicht auf niederländische Verhältnisse allein berechnet, sondern suchten ihre Betätigung teilweise im Ausland. Sie ähneln darin den Auslandshypothekenbanken, wenn auch bei ihnen nicht die gleiche Ausschließlichkeit der Kapitalanlage im Ausland besteht wie bei jenen"[1]).

Was die Bedürfnisfrage anlangt, so kann man Eisfeld darin nicht zustimmen, daß es sich bei der Gründung der Banken im wesentlichen um, übertreibend ausgedrückt, „Animierbanken" handelt. Wenn auch in Deutschland von interessierten Kreisen dieser Vorwurf oft erhoben ist, so fehlen doch die Beweise dafür. So äußerte sich auch der Regierungsvertreter, Regierungsrat von Meyeren[2]), auf der Sitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1912 dahingehend, daß ihm über ihren Geschäftsbetrieb auf Grund der eingezogenen Auskünfte im allgemeinen nichts Ungünstiges bekannt geworden sei, obwohl in dem vorhergehenden Teil der Tagung den Banken erhebliche Vorwürfe in dieser Hinsicht gemacht waren. Solche Beschuldigungen, die bis zur Anzweifelung der Bilanz usw. gingen, sind auch an anderer Stelle schon früher erfolgt[3]). Dem widerspricht auch die Entwicklung der Banken. Seit ihrer ersten Gründung 1899 entstanden bis 1914 zehn Banken, während des Krieges weitere fünf, soweit mir bekannt; eine davon ist eingegangen, es bestehen demnach in dem kleinen Holland allein vierzehn Schiffshypothekenbanken[4]). Die Dividenden,

1) Eisfeld a. a. O. Bd. I, S. 4.

2) s. auch S. 112 und 115; ferner Blätter f. Genossenschaftswesen 1914, S. 247; vgl. auch ZBS. 1917, S. 237.

3) Hansa 1909, S. 851.

4) Vergl. unten, S. 45.

die sie zahlten, sind im allgemeinen als günstig zu bezeichnen[1]). Dividendenlose Jahre kommen, wie aus der Tabelle Nr. 16 hervorgeht, im allgemeinen nur in den Gründungsjahren vor.

Die Verhältnisse auf dem Schiffsmarkt, der ja internationaler Natur ist, dürften in den Niederlanden nicht wesentlich von denen verschieden gewesen sein, die in Deutschland herrschten, von denen oben gesprochen wurde[2]). Das Gleiche gilt für die Unsicherheit der Schiffshypothek, denn auch in Holland gibt es nur eingetragene Schiffspfandrechte, denen die zahlreichen Schiffsgläubigerrechte vorgehen[3]).

Es muß daher, entgegen der Ansicht von Eisfeld, auch für die Niederlande das Bedürfnis nach Schiffshypothekenbanken durchaus bejaht werden.

Eine andere Frage ist die, ob und warum die Banken ein so ausgedehntes Auslandsgeschäft betreiben. So führt Eisfeld aus: „Die Hollandsche Scheepsverband Mij. sagt in einem Prospekt anläßlich einer Pfandbriefemission[4]): „„„Der Betrieb der Gesellschaft ist nicht auf Niederland beschränkt. Umliegende Länder (also wesentlich wohl Deutschland), deren Gesetzgebung nicht aus der Zeit der Segelschiffahrt stammt (wie das niederländsche Bürgerliche und Handelsgesetzbuch von 1838) und deren Arbeitsgebiet soviel ausgedehnter ist, bieten bessere Garantien und einen lohnenderen Geschäftskreis"""[5]).

Diese Ankündigung scheint eher dafür zu sprechen, daß diese Bank im Gegensatz zu den anderen das Auslandsgeschäft vorwiegend betreiben will. Würde diese Anzeige für die holländischen Banken nichts Neues bedeuten, so wäre es nicht zweckmäßig, darauf hinzuweisen.

Ferner behauptet W. Schwabe[6]), daß der Zeitpunkt der Errichtung der ersten beiden Banken 1899 mit dem Inkraft-

---

1) Vergl. unten S. 205, Tabelle 16.

2) Vergl. oben, S. 30f.

3) Eisfeld a. a. O., Bd. I, S. 238.

4) Abgedruckt im Finantieel Weekblad v. 13. 6. 12.; Eisfeld, a. a. O., Bd. I, S. 237.

5) Eisfeld, a. a. O., Bd. I, S. 237.

6) Z. B. S. 1913, S. 41.

treten des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes vom 13. 6. 1895 im Zusammenhang stände. Durch dieses Reichsgesetz wurden die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt vereinheitlicht und das Schiffsregister eingeführt.

Um aus diesen Vermutungen auch wirklich die richtigen Schlüsse ziehen zu können, müßte man wissen, ob die zuerst gegründeten Banken, nicht aber die von Eisfeld angeführte Hollandsche Scheepsverband Mij., die erst 1902 errichtet wurde, von vornherein ihr Hauptgeschäft ins Ausland verlegen wollten: das ist aber nicht bekannt. Es ist durchaus möglich, daß die eben angeführte Bank als erste Auslandsbank auf Grund günstiger Erfahrungen der anderen Banken gegründet ist. Daß auch noch jetzt in Holland der Schiffshypothekenmarkt bedeutend sein muß, dafür spricht folgendes. Die erst 1917 gegründete M. v. Scheepscrediet führt den Unternamen Société Néerlandaise de Crédit Maritime, soll also vermutlich in erster Linie in Belgien und Frankreich arbeiten. Sie erklärt in ihrem ersten Jahresbericht von 1918, daß sie sich infolge der noch ungeklärten Lage im Ausland vorläufig auf das Inlandsgeschäft beschränkt habe. Dennoch hat sie — also in Konkurrenz mit den zahlreichen anderen holländischen Banken — im ersten Jahre bereits für 917 660 Fl. Beleihungen auf 40 Schiffe abgeschlossen, obwohl man annehmen kann, daß sie für den heimischen Markt kein allzugroßes Interesse hatte und wohl auch nicht allzusehr darauf hingearbeitet haben dürfte. Außerdem haben eine Reihe weiterer Banken während des Krieges fast ausschließlich oder ganz überwiegend Schiffshypotheken nach Holland gegeben; ich will hier nur auf folgende hinweisen: Eerste Nederlandsche Sch., Rotterdamsche Sch., Internationale Sch., Zuid-Ned. Sch.

Was die von Rechtsanwalt Schwabe vertretene Ansicht anlangt, daß die rechtliche Besserung der Lage der Binnenschiffshypotheken in Deutschland von Einfluß auf die Entstehung der Banken gewesen sei, so muß sie eben so lange als Vermutung angesehen werden, solange nicht nachzuweisen ist, daß bei der Gründung diese Veranlassung tatsächlich eine

wesentliche Rolle gespielt hat. Für die Seeschiffahrt ist dieser Zeitpunkt ohne Bedeutung.

Erwähnt soll auch noch werden, daß die Beleihungspolitik der Holländer sich nicht nur auf Deutschland, sondern wesentlich auch auf Skandinavien erstreckt, und zwar schon sehr früh. Ob nun auch für die Beleihungen in Skandinavien Änderungen der dortigen Gesetzgebungen Voraussetzung waren, ist mir nicht bekannt.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Die Gründung der holländischen Schiffshypothekenbanken entsprach einem Bedürfnis der Schiffahrt. Ob dieses in Holland in der gleichen Stärke empfunden wurde wie im Ausland, z. B. in Deutschland, bleibt noch festzustellen, die Vermutung spricht aber dafür. Daß die Niederländer von vornherein das Auslandsgeschäft als Grundlage ihrer Tätigkeit ansahen, läßt sich zur Zeit nicht belegen. Selbst wenn diese Behauptung bewiesen wäre, so würde sie noch nicht gegen die Stärke des Bedürfnisses in Holland sprechen, sondern nur dafür, daß dieses kleine Land anfänglich nicht als genügend breite Basis angesehen wurde. Jedoch würden die Gründungen dann auf ein fein empfindendes Verständnis für die wirtschaftlichen Verhältnisse und Möglichkeiten des Auslandes schließen lassen. Daß später Banken ganz wesentlich auf das Auslandsgeschäft hin begründet wurden, ist sicher.

Von Schiffshypothekenbanken in Holland sind mir 16 Namen bekannt geworden. Doch ist eine davon wahrscheinlich mit einer anderen identisch. Ferner ist eine Bank eingegangen, sodaß z. Z. noch 14 bestehen. Nähere Angaben enthält die unten stehende Tabelle Nr. 2. Da die zuerst gegründeten Banken gute Geschäfte machten und bereits 1901 6 und 7% Dividende geben konnten, entstanden in den Jahren 1902 und 1903 schnell hintereinander 5 neue Banken, davon allein 3 in Amsterdam. Nun folgt eine längere Pause. Das Bedürfnis des Marktes schien wohl vorläufig gedeckt zu sein. Da aber auch die meisten der neu gegründeten Banken sich neben den beiden älteren gut entwickelten, wurde 1911 und 1912 je eine weitere Bank errichtet. Das erste Kriegsjahr 1914 brachte einen verhältnismäßig starken Rückgang der Dividen-

den. Später aber herrschte lebhafte Nachfrage nach Schiffskredit, sodaß seit 1917 neuerdings 5—6 Banken entstanden. Von den 1917 gegründeten Banken haben 3 ihren Sitz in Rotterdam. Die ganze Entwicklung geht also nicht allmählich, sondern sprungweise vor sich. Man kann 4 Perioden annehmen, 1899—1901; 1902—1910; 1911—1916; 1917—; das erste Jahr jeder Periode ist ein Zeitpunkt von Gründungen.

Eine Eigentümlichkeit der holländischen Banken, die vermutlich auf gesetzlicher Anordnung beruht, ist es, bei der Gründung schon den Termin zu bestimmen, an dem das Gesellschaftsverhältnis erlischt, wenn nicht eine Generalversammlung vorher anderes bestimmt. Als Zeitraum werden 50 oder 100 Jahre angesetzt.

Tabelle Nr. 2,

Nr.	Name	Sitz	Gründungsjahr	Gründungstag	Ende	Dauer	Kapital in Mill. fl. bei Gründung	z. Z
1.	Nederlandsche Scheepshypotheekbank	Rotterdam	1899	26.4.	1949	50	1.—	5,—
2.	Eerste Nederl. Scheepsverband Maatschappij	Dortrecht	1899	27. 5.	1998	100	1,—	6,—
3.	Amsterdamsche Scheepsverbandbank	Amsterdam	1902	15. 1.	1951	50	1,—	2,—
4.	Hollandsche Scheepsverband-Maatschappij	Amsterdam	1902	14. 2.	2001	100	1,—	3,—
5.	Algemeene Groninger Scheepshypotheekbank	Groningen	1903	7. 4.	2002	100	0,75	3,—
6.	National Scheepsverband	Amsterdam	1903	30. 4.	1953	50	?	1,—
7.	VeenkolonialeBank voor Hypotheek en Scheepsverband	Hoogezand-Sappemeer	1903	15. 9.	2003	100	1,—	2,—

Nr.	Name	Sitz	Gründungsjahr	Gründungstag	Ende	Dauer	Kapital in Mill. fl. bei Gründung	z. Z.
8.	Maatschappij voor Scheepsverband	Amsterdam	1911	7. 3.	2011	100	1,—	1,—
9.	Rotterdamsche Scheepshypotheekbank	Rotterdam	1912	15. 8.	1962	50	1,— [1]	5,—
10.	Internationale Scheepshypotheekbank	Rotterdam	1917	28. 4.	1967	50	2,— [2]	2,—
11.	Zuid-Nederlandsche Scheepshypotheekbank	Rotterdam	1917	27. 9.	1968	50	1,— [3]	1,—
12.	Maatschappij vor Scheepscrediet	Rotterdam	1917	26. 10.	1967	50	5,— [4]	5,—
13.	Hypotheekbrief- en Scheepsverband Maatschappij	Nymwegen(?)						
14.	Scheepshypotheek Maatschappij „de Nederlanden“							
15.	Nordhollandsche Scheepsverbandbank	Haarlem						

Ferner führt Ebhardt noch eine weitere Bank an, die er als Koloniale Bank voor Hypothek en Scheepsverband in Groningen bezeichnet; ich habe von dieser Bank Näheres nicht in Erfahrung bringen können, vermutlich ist die in der Aufstellung genannte Veenkoloniale Bank gemeint, die er allerdings auch noch erwähnt[5]).

Eine von den Banken, über die ich nichts Näheres feststellen konnte, ist eingegangen; wahrscheinlich ist es die zu Nr. 13 genannte.

1) Das Schiff 1912, S. 772.

2) Volkswirtschaftliche Chronik; (Abdruck aus den Jahrbüchern f. Nationalökonomie und Statistik.) 1917, S. 498.

3) ebenda 1917, S. 723.

4) ebenda 1917, S. 858.

5) Vergl. unten S. 72.

Was die örtliche Verteilung des Sitzes der holländischen Banken, mithin die Standortsfrage, anlangt, so befinden sich in

Tabelle Nr. 3.	1900	1905	1910	1915	1918
Amsterdam	—	3	3	4	4
Rotterdam	1	1	1	2	5
Groningen	—	1	1	1	1
Dortrecht	1	1	1	1	1
Nymwegen	—	—	—	—	1?
Haarlem	—	—	—	—	1
Sappemeer	—	1	1	1	1

Es findet also eine starke Konzentration in Rotterdam und Amsterdam statt und zwar überwiegt anfänglich Amsterdam Beide Städte haben einen sehr entwickelten Seeverkehr, erstere ist außerdem Umschlaghafen für die Rheinschiffahrt. Mehr landeinwärts liegen Groningen und Sappemeer, an der Küste Haarlem, im Rheingebiet Dortrecht und Nymwegen. Eisfeld glaubt aus dieser Verteilung Schlüsse auf die Beziehungen der einzelnen Banken zur Binnen- und Seeschiffahrt ziehen zu können, ohne sich aber näher zu äußern. Die Banken machen Angaben darüber nicht. Welcher Anteil der Beleihungen daher auf See- und Binnenschiffe entfällt, dafür ist man im wesentlichen auf Vermutungen angewiesen[1]). Man kann also z. Z. nicht mit einiger Wahrscheinlichkeit angeben, ob die Standortsfrage hier von wesentlicher Bedeutung ist.

Abschnitt 2.

Zweck und Verwaltung.

Die holländischen Schiffshypothekenbanken sind ihrer Verfassung nach sämtlich Aktiengesellschaften. Ihr Zweck ist in den Satzungen sehr verschieden begrenzt. So setzt sich die Hollandsche Sch. als Aufgabe: Beleihung von Schiffen

1) Vergl. dazu unten S. 79ff.

jeder Art zur 1. Stelle und von Schiffshypotheken. Kauf, Verkauf und Vermieten von Schiffen finden nur dann statt, wenn diese Geschäfte mit dem Beleihungsgeschäft in Verbindung stehen, z. B. bei Übernahme von Schiffen im Wege der Zwangsversteigerung. Das Arbeitsgebiet der meisten Banken gleicht diesem im Wesentlichen, doch zeigen sich auch interessante Abweichungen. So beleiht die Veenkoloniale Bank nur eiserne Schiffe, die M. v. Scheepsverband auch Schwimmdocks.

Erheblich weiter ist das Geschäftsprogramm der Algemeene Groninger Sch. gehalten. Denn zu den eben aufgeführten Zwecken kommen noch die folgenden: Beleihen gegen hypothekarische Verpfändung von Kais, Werften, Docks usw. Auch der National Sch. gibt Hypotheken auf Immobilien, soweit sie zu Schiffahrts- und Transportunternehmungen gehören. Das Gleiche gilt auch von der mit holländischem Kapital Ende 1919 in Berlin gegründeten Deutschen Schiffahrtsbank. Diese Banken sind also entsprechend der früher aufgestellten Einteilung als kombinierte Schiffshypothekenbanken ohne Kontingent anzusehen[1]). Bei diesen drei Banken dürfte die Beleihung von Immobilien vielleicht mehr auf dem Papier stehen, damit sie gegebenenfalls freie Hand haben; wenigstens habe ich in den letzten Jahresberichten der Groninger keinen Hinweis auf derartige Geschäfte gefunden. Anders steht es dagegen mit der Veenkolonialen Bank, die als kombinierte Schiffshypothekenbank mit Kontingent anzusehen ist. Sie leiht Hypotheken auf Immobilien zur ersten Stelle aus, soweit diese in Holland belegen sind. Dabei geht sie bis zu 70% der Taxe, also ziemlich weit. Für das Verhältnis zwischen Land- und Schiffshypotheken zueinander hat sie eine bestimmte Regel aufgestellt. Es dürfen danach höchstens 75% der gesamten Beleihungen auf Schiffe ausgegeben werden, es müssen also wenigstens 25% auf Grundstücke entfallen. Tabelle Nr. 4 enthält die gesamten Beleihungen der Bank in den einzelnen Jahren, getrennt nach Land- und Schiffshypotheken mit Angabe des Betrages, der darauf entfiel.

---

1) s. oben S. 17 und unten S. 178.

Tabelle Nr. 4.

Land- und Schiffshypotheken bei der Veenkolonialen Bank.

Jahr	Landhypotheken Zahl	Landhypotheken Kapital in 1000 Fl.	Schiffshypotheken Zahl	Schiffshypotheken Kapital in 1000 Fl.	Dividenden
1903	10	68	12	45	0
04	22	134	31	121	4
05	47	170	63	206	5
06	40	106	44	156	5
07	24	74	26	118	5
08	7	8	41	168	6
09	3	7	92	479	7
10	2	1	79	413	7
11	1	0,5	122	811	8
12	1	0,5	142	1.195	9
13	1	12	163	1,360	12
14			107	1.037	9
15			34	220	9
16			70	1.289	12
17			75	2,693	15
18			67	2.656	15

Aus der obigen Zusammenstellung geht hervor, daß Beleihungen auf Grundstücke seit 1908 fast ganz aufgehört haben, seit 1913 überhaupt nicht mehr erfolgt sind. Der Grund dürfte wohl darin liegen, daß dieses Geschäft nicht so lohnend war wie das auf Schiffe. Jedenfalls ist die Dividende, die die Gesellschaft geben konnte, seitdem erheblich gestiegen. Zum Vergleich der Ergebnisse des gemischten und des reinen Betriebes habe ich die Dividenden der einzelnen Jahre noch mit aufgenommen. Diese Vereinigung beider Arten von Hypothekengeschäften wird später noch eingehender besprochen[1]). Mit solcher Tätigkeit greifen die genannten Banken bereits weit in das Gebiet der eigentlichen Hypothekenbanken über. Zweifellos ist diese Ausdehnung des Geschäftsbereiches, die dem Wesen der Schiffshypothekenbanken widerspricht, durchaus unerwünscht, da die Gesellschaften dadurch in erhebliche Abhängigkeit von Werften usw. kommen können. Man muß wohl an-

1) s. unten S. 178.

nehmen, daß die Werftinteressenten bei der Gründung dieser Gesellschaften eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben. Tatsächlich steht als erstes Mitglied des Aufsichtsrates bei der Groninger Bank ein Schiffsbauer verzeichnet und außerdem noch ein Industrieller, der wohl auch mit dem Schiffswesen in Beziehung stehen dürfte. Für den National Sch. sowie für die Veenkoloniale Bank ließ sich für ihre Gründungszeit leider kein entsprechendes Material beschaffen, doch werden bei der letzteren im Bericht für 1918 im Aufsichtsrat ein Schiffbauer genannt und unter den Kommissaren ein weiterer.

Die Verwaltung ist etwas von der bei uns üblichen verschieden. Die Erledigung der laufenden Geschäfte besorgen 2 oder mehr Direktoren. Sie beziehen außer festem Gehalt meist noch einen Gewinnanteil, um ihr Interesse an der Gesellschaft wachzuhalten. Außerdem müssen sie gewöhnlich im Besitz einer bestimmten Anzahl von Aktien sein.

Eine Kontrolle über die Direktoren wird durch Kommissare und Aufsichtsrat ausgeübt. Die Kommissare, meist 7, — dagegen bei der Alg. Groninger 7—12, bei dem Holl. Sch. 8, der Veenkolonialen Bank 8—13, der Internationalen Sch. 9, — werden von der Generalversammlung der Aktionäre gewählt. Sie haben das Recht, in ihrer Gesamtheit oder auch einzeln Bücher, Belege und Kasse einzusehen. Aus ihrer Mitte bestellen sie einen Aufsichtsrat, der bei allen mir bekannten Banken 3 Mitglieder zählt. Dieser hat über alle wesentlichen Angelegenheiten, auch bei täglichen Geschäften, zu entscheiden. An seine Zustimmung sind z. B. gebunden: Die Zusage von Gelddarlehen, Anlage von Kapital, Kauf, Verkauf und Vermieten von Schiffen, Ernennung und Entlassung von Taxatoren, Führen von Prozessen, Ausgabe von Pfandbriefen usw. Dadurch erfolgt also im Interesse der Aktionäre eine erheblich schärfere Kontrolle der eigentlichen Verwaltung, als es bei unsern Aktiengesellschaften oft der Fall ist. So wird in einem Jahresbericht erwähnt, daß die Mitglieder des Aufsichtsrates fast täglich den Geschäftsgang kontrollierten.

Durch diese Tätigkeit des Aufsichtsrates wird natürlich die Selbständigkeit und Entschlußfreiheit der Direktoren für

unser Empfinden stark eingeschränkt. Daß aber dieses Prinzip, wenigstens bei den Schiffshypothekenbanken, nicht schädlich zu wirken braucht, beweisen die günstigen finanziellen Ergebnisse der meisten.

Zu weiterem Schutz der Aktionäre ist bei einer Bank, der Alg. Groninger Sch., aus der Generalversammlung noch ein Verwaltungsrat gewählt worden. Dieser steht über dem Aufsichtsrat und hat ihn zu kontrollieren. Er entscheidet ferner Streitigkeiten zwischen ihm und den Direktoren. Diese zweite Kontrollinstanz ist auffallend; allerdings geht aus den Satzungen der Gesellschaft nicht mit Sicherheit hervor, ob die Kommissare und mit ihnen der Aufsichtsrat durch die Generalversammlung gewählt werden oder sich anderweitig ergänzen.

Von Wert ist die Feststellung, aus welchen Berufsständen sich die Kommissare zusammensetzen und welche Kreise an der Gründung interessiert sind. Außer den Banken treten hier die Werftbesitzer und Maschinenbauer, die Reeder und Versicherer hervor. Meist ist allerdings ein Erkennen der Beteiligten schwer, da die Angaben nur selten eingehend genug sind. Unter den Mitgliedern des Aufsichtsrates und der Kommissare waren in den verschiedenen Jahren bei den angeführten Banken folgende Geschäftszweige vertreten:

Tabelle Nr. 5.

	Werften	Banken	Reedereien	Versicherungen	Industr.
Nederlandsche Sch. 1918	?	1	?	—	?
Eerste Ned. Sch. 1918	2	1	1	1	2
Hollandsche Sch. 1918	—	1	1	—	—
desgl. bei Gründung 1902	—	—	2	—	—
Alg. Groninger Sch. 1918	1	3	—	1	1
desgl. bei d. Gründung 1903	1	2	—	2	1
Rotterdamsche Sch. 1914	2	3	3	1	—
Internationale Sch. 1919	1	1	2	—	—
Zuid-Ned. Sch. 1918	—	4	—	—	—
M. v. Scheepscrediet 1918	1	4	2	1	1

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich also ein ganz anschauliches Bild der interessierten Kreise, das auch für die andern Banken als Anhalt dienen kann. Über den Zusammenhang der Reederei mit den Schiffshypothekenbanken hat Eisfeld weitere Angaben gemacht.

Wenn die Banken notgedrungen ein Schiff übernehmen müssen, errichten sie dafür bisweilen eine besondere Gesellschaft, an der sie mit entsprechendem Kapital beteiligt sind[1]).

Die Aufgaben der Generalversammlung entsprechen denen, die sie auch in Deutschland hat. Um den Einfluß von Großaktionären oder Banken möglichst auszuschalten, ist die Bestimmung getroffen, daß jeder Aktionär, ohne Rücksicht auf die Zahl seiner Aktien, nur eine beschränkte Zahl von Stimmen hat, 6—10, und auch nur eine meist gleich hohe Zahl vertreten darf. Die Angaben für die einzelnen Banken hierüber sind in Tabelle Nr. 13[2]), enthalten. Auch die Gefahr des Aufkaufs oder der Beeinflussung durch das Ausland ist dadurch in gewisser Weise erschwert.

Das Institut des staatlich bestellten Treuhänders besteht bei den holländischen Schiffshypothekenbanken nicht. Den Schutz der Schiffspfandbriefinhaber übernehmen hier Trustgesellschaften[3]). Diese haben vielfach die Unterlagen für die Schiffspfandbriefe, Schiffshypothekenbriefe, Wertpapiere usw. in Verwahrung. Sie geben in den Jahresberichten Mitteilung über das Deckungsverhältnis bezw. stellen fest daß die Deckung ausreichend war und kontrollieren bisweilen alle im Bericht enthaltenen wesentlichen Angaben.

In der folgenden Tabelle Nr. 6 sind eine Anzahl der Gesellschaften und der mit ihnen arbeitenden Trustgesellschaften aufgeführt.

---

1) Eisfeld, a. a. O. Bd. I. S. 242.

2) s. unten S. 58.

3) Vgl. auch Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 244.

Tabelle Nr. 6.

Jahr	Schiffshypoth.-Bank	Trustgesellschaft
1914—18	Hollandsche Scheepsverband Maatschappij	Allgemeene Trust Maatschappij
1918	Eerste Ned. Scheepsverband	Allgemeene Administratie-en Trust-Kantoor in Rotterdam
1907	Nederlandsche Scheepshypotheekbank	
1918	Internationale Scheepsverband	
1918	Maatschappij voor Scheepscrediet	
1918	Zuid-Nederlandsche Scheepshypotheekbank in Rotterdam	Nederlandsche Administratien-en Trustkantoor in Amsterdam
1918	Amsterdamsche Scheepsverband	Nederlandsche Trust-Maatschappij
1914—18	Algemeene Groninger Scheepshypotheekbank	Accountantskantoor van Joh. Doornbos u. J. Schaafstal.

Was die Tantieme anlangt, so erhalten nach der Abführung in die Reservefonds Direktoren, Aufsichtsrat (und Verwaltungsrat) einen bestimmten Anteil am Reingewinn, der bei den einzelnen Banken sehr verschieden bemessen ist. Bei zwei Banken ist dem sozialen Interesse dadurch Rechnung getragen, daß auch die Angestellten an der Dividende beteiligt sind. Sie erhalten bei dem Eerste Nederl. Sch. 6%, bei dem Hollandschen Sch. 5%.

Vielfach erhält der Aufsichtsrat einen Gewinnanteil erst dann, wenn für die Aktionäre eine bestimmte Dividende, z. B. 4%, erreicht ist. Diese Bestimmung wirkt zweifellos recht anspornend auf die Tätigkeit der Verwaltung ein.

Was das Verhältnis anlangt, in dem der Gewinnanteil der Direktoren, Kommissare, Aufsichtsräte und Gründer zu dem der Aktionäre steht, so gibt die folgende Tabelle einen interessanten Einblick darüber. Es entfielen auf die angegebenen Banken 1918 die aufgeführten Beträge in Fl.

Tabelle Nr. 7.

Berechtigte	Veenkoloniale	B. Zuid-Ned.	Nederlandsche.	Rotterdamsche
Aktionäre	22 500	4 500	100 800	22 300
Gründerscheine	2 500	—	14 700	2 600
Direktion	32 263	3 000	43 882	9 100
Kommissare		2 000		

Aus diesen Zusammenstellungen, denen die andern Banken im wesentlichen entsprechen dürften, geht hervor, daß die Aktionäre teilweise noch nicht die Hälfte des erzielten und verteilten Gewinnes erhielten. Schon bei Fortfall der Zahlungen auf Gründerscheine würde sich eine nicht unbeträchtliche Erhöhung der Dividende ergeben.

Wie hoch sich der gesamte Netto-Gewinn einer Bank stellt, dafür gibt hinsichtlich der Eerste Ned. Sch. die folgende Zusammenstellung eine gute Übersicht.

Tabelle Nr. 8.

Jahre	1899	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nettogewinn in 1000 Fl.	2	11	29	44	29	54	111	114	55	99	181	150	202	187	288	281	199	356	305	293

Abschnitt 3.

Kapital.

Wenn man vom Kapital der holländischen Banken spricht, so muß man wesentliche Unterschiede beachten. Der eine ist der zwischen Nominal- und eingezahltem Kapital; das letztere beträgt meist nur 10% des ersteren. Wenn man ferner von dem Kapital und erheblichen Kapitalserhöhungen der Banken hört, so ist damit durchaus nicht gesagt, daß dieses Kapital nun auch in vollem Umfange vorhanden ist, vielmehr hat solche Kapitalserhöhung anfänglich gewöhnlich nur auf dem Papier stattgefunden. Die Verwaltung gibt dann die neuen Aktien, je nach dem Stand der Geschäfte, langsamer oder schneller aus. Es bedeuten also solche Kapitalserhöhungen nicht, daß sie tatsächlich aufgebracht sind, sondern sie sind

lediglich eine Ermächtigung an die Leiter der Bank, bis zu dieser Höhe je nach Bedarf Aktien auszugeben. So verzeichnet z. B. die Eerste Ned. Sch. 1918 ein Kapital von 6 Mill. Fl.; von diesem sind untergebracht 4,25 Mill. Fl. und auf dieses eingezahlt 428 600 Fl., d. h. ca. 10%. Und zwar besteht dieses Kapital von 6 Mill. Fl. bereits seit 1912. Die Ausgabe der Aktien zieht sich also lange Jahre hin. Das gleiche läßt sich von einer Reihe anderer Banken angeben. Über die Zeit, in der das Kapital einiger Banken untergebracht wurde, gibt Tabelle Nr. 9 Aufschluß[1]). In die letzte Spalte ist zum Vergleich noch das Nominalkapital aufgenommen. Um ein anschaulicheres Bild von dem Verhältnis zwischen dem Nominalkapital und dem tatsächlich untergebrachten zu geben, folgt für die beiden ältesten Banken eine besondere Zusammenstellung. Sie gibt zugleich einen Anhalt über das Tempo der Kapitalszunahme; es sind die Jahre angeführt, in denen Erhöhungen des Kapitals stattgefunden haben.

Tabelle Nr. 10.

Nederlandsche Sch.	Jahr	Kapital in Mill. Fl. Nominal	plaziert
	1899	1,0	1,0
	1905	2,0	1,5
	1909	3,0	3,0
	1913	5,0	3,6
	1918	5,0	3,6
Eerste Ned. Sch.	1899	1,0	1,0
	1904	2,0	1,3
	1906	5,0	2,5
	1912	6,0	4,25
	1918	6,0	4,25

Hinsichtlich des Gesamtwachstums des Kapitals aller Banken bringt Eisfeld eine kleine Zusammenstellung, die hier übernommen wird[2]).

1) siehe unten S. 204 Anl. 3.
2) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 244.

Tabelle Nr. 11.

	1904	1908	1911
Kapital:	3 800 000	7 378 000	12 066 000
davon war eingezahlt	387 200	757 780	1 232 600
Reserven:	187 600	853 100	1 517 100

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß sich das Kapital von 1904—1911 etwa verdreifacht hat; das gilt sowohl von dem eingezahlten wie von dem plazierten Kapital. Dagegen sind die Reserven in dem gleichen Zeitraum auf das achtfache gestiegen; sie sind schon 1908 erheblich stärker als das gesamte eingezahlte Kapital.

Das Gründungskapital der Gesellschaften ist verhältnismäßig gering; im allgemeinen betrug es etwa 1 Mill. Fl. Nur die Internationale Sch. mit 2 und die M. v. Scheepscrediet mit sogar 5 Mill. Fl. bilden eine Ausnahme. Bei günstigem Geschäftsgang fanden schnell Kapitalserhöhungen statt. Für diese Angaben verweise ich auf die Tabelle Nr. 9[1]). Danach hat sich das Nominalkapital der beiden ältesten Banken in etwa 5 Jahren verdoppelt und ist jetzt auf das 5- bezw. 6-fache gestiegen. Das untergebrachte Kapital, auf das es aber allein ankommt, ist im Laufe von 13 Jahren immerhin auf das 4-fache angewachsen.

Was nun die Höhe des gesamten Nominalkapitals anlangt, das in den holländischen Banken arbeitet, so dürfte es zur Zeit etwa 38 Mill. Fl. = 64,6 Mill. Goldmark betragen. Ich habe bei dieser Annahme die vermutlich eingegangene Bank nicht berücksichtigt und die beiden in Tabelle Nr. 2, S. 46 zuletzt genannten nur mit je 1 Mill. Fl. eingesetzt. Da von diesem Kapital aber nur ca. 10% eingezahlt sind, so verringert sich die angegebene Summe auf etwa 6,45 Mill. Mark. Wenn man nun aber noch den Unterschied zwischen diesem auf dem Papier stehenden Kapital und dem tatsächlich eingezahlten berücksichtigt und dafür — wahrscheinlich viel zu gering — nur 10% abzieht, so ergibt sich ein Kapital von etwa 6 Mill. Mark, das tatsächlich eingezahlt ist. Das arbeitende Kapital setzt sich nun zusammen aus dem auf die Aktien eingezahlten und dem

1) unten Anlage Nr. 3, S. 204.

der Schiffspfandbriefe. Da die letzteren im allgemeinen in 50-facher Höhe des eingezahlten Kapitals ausgegeben werden, stellen sie im ganzen also einen Wert von annähernd 300 Mill. M. dar. Man kann die letztere Summe, neben der das eingezahlte Kapital keine Rolle spielt, als das Kapital ansehen, das zur Zeit in den holländischen Banken arbeitet.

Die Ausgabe der Aktien fand bei Kapitalserhöhungen meist erheblich über pari statt. Die alten Aktionäre genossen dabei oft Vorzüge. Ich gebe hierunter eine kurze Zusammenstellung über die Alg. Groninger Sch.

Tabelle Nr. 12.

Jahr	Ausgegebenes Kapital in Fl.	Kurs in % für Aktionäre	Fremde
1910	500 000	120	140
1912	500 000	120	145
1914	500 000	160	185
1917	500 000	120	140

Der Gewinn aus dem Agio fließt gewöhnlich in die Reservefonds, die dadurch erheblichen Zuwachs erhalten.

Die Einzahlung des Grundkapitals erfolgt, wie angegeben, meist nur bis zur Höhe von 10%. Nur die M. v. Scheepsverband hat 20% angefordert. Da diese Bank aber sehr ungünstig gearbeitet hat, dürfte hier neben der üblichen Grundzahlung von 10% eine Nachforderung von weiteren 10% verlangt sein. Diese Gesellschaft war auch an zahlreichen Versteigerungen beteiligt, über die ich später berichte.

Den Aktionären ist es meist gestattet, ihre Aktien voll einzuzahlen; sie erhalten aber von dem Betrag, der nicht ausdrücklich angefordert ist, nur eine feste Verzinsung. Eine Beteiligung an der Dividende findet mit diesen Beträgen nicht statt. Der überschießende Betrag stellt also nur ein Darlehen an die Gesellschaft vor. Die Zinsen dafür sind vor der Dividendenzahlung bevorrechtigt. Bei den älteren Gesellschaften beträgt der bewilligte Zins meist 3½%, später steigt er bei anderen bis auf 5%, entsprechend dem allgemeinen Wachsen des Zinsfußes. Ich verweise hier auf die Tabelle der Dividenden[1]).

1) Siehe unten, S. 205, Anl. 5, Tabelle Nr. 16.

Durch diese geringe Verzinsung des nicht eingeforderten Kapitals wollen die Gesellschaften verhindern, daß sich ihre hohen inneren Reserven von 90% verringern und daß einzelne Aktionäre ungerechtfertigte Bevorzugungen genießen.

Das Grundkapital wird in Aktien zu 1000, auch 5000 Fl., zerlegt. Diese sind Namensaktien; nur voll eingezahlten Aktien dürfen in Inhaberaktien umgewandelt werden. Damit stete Sicherheit dafür geboten ist, daß Nachforderungen restlos und pünktlich eingehen, ist der Höchstbesitz von Namensaktien, die in einer Hand vereinigt sein dürfen, stark beschränkt; meist sind es nur 20—30 Stück, genauere Angaben bringt Tabelle Nr. 13, (s. u.) Bei den voll eingezahlten Inhaberaktien fehlt eine solche Beschränkung.

Außerdem werden bei den meisten Gesellschaften noch Gründerscheine ausgegeben, die an der Dividende besonders beteiligt sind, sonstige Rechte aber nicht genießen. Ihre Zahl beträgt z. B. bei der Rotterdamschen Sch. 250, der Alg. Groninger nur 120, bei der M. v. Scheepscrediet 150. Ihr Gewinnanteil ist nicht unbeträchtlich, wie Tabelle Nr. 7, S. 54 zeigt.

Über die Verteilung der Aktien auf die einzelnen Besitzer ergeben sich für die verschiedenen Banken folgende Zahlen:

Tabelle Nr. 13.

Bank	Aktienzahl	Zahl der Aktionäre 1914	1915	1916	1917	1918	Auf einen Aktionär entfallen an Aktien im Durchschnitt	Höchstzahl f. 1 Person an Aktien	Stimmen	Vertretung
Ned. Sch.	3600	—	—	—	—	383	9,4	—	—	—
Eerste Ned. Sch.	4250	724	733	741	750	763	5.7	25	12 6	
Hollandsch. Sch.	1503	—	—	—	—	217	7,—	—	10	10
Alg. Gron. Sch.	3000	—	—	—	516	517	5,8	25	10	10
„ „	2500	439	441	443	—	—	5,7			
Veenkol. B.	1500	—	—	—	—	245	6,—	25	6	—
Rotterdamsche Sch.	2000	—	—	—	271	275	7,—	30	10	—
„	1000	142	144	147	—	—	7,—			
Internation. Sch.	1100	—	—	—	—	265	4,—	20	10	10
Zuid. N. Sch.	750	—	—	—	—	152	5,—	30	10	—
M. v. Scheepscrediet	1000	—	—	—	—	115	8,5	—	10	10

Die Tabelle weist nach, daß im allgemeinen die Zahl der Aktien, die im Durchschnitt auf einen Aktionär entfallen, ziemlich gleich ist. Sie schwankt zwischen 4 und 9,4 Stück, im Mittel wird man etwa 7 annehmen dürfen. Auffallend ist die hohe Zahl bei der ganz jungen M. v. Scheepscrediet, die über doppelt so hoch ist wie bei der etwa gleichzeitig gegründeten Internationalen Sch. Ebenso zeigt sich ein erheblicher Unterschied zwischen den beiden zuerst aufgeführten ältesten Banken, die fast die gleiche Dividende geben. Immerhin ergibt sich, daß das Kapital in einzelnen Banken etwa doppelt so stark massiert ist wie in anderen.

Was die Bewegung der Aktien anlangt, so zeigt sich hier bei der Alg. Groninger Sch. folgendes Bild:

Tabelle Nr. 14.

Überschrieben wurden	1914	1915	1916	1917	1918
Aktienzahl		2500		3000	
Verkauf	79	1	27	94	12
Erbgang	43	44	15	15	22
im ganzen:	122	45	42	109	34

Diese Tabelle kann nur als Anhalt dienen, da ihre Angaben lediglich bei dieser einen Bank festgestellt werden konnten. Aus ihr Durchschnittszahlen zu entnehmen, ist nicht zweckmäßig, da z. B. der starke Einfluß der Vermehrung der Aktien 1914 und 1917 auf den Verkauf nicht auszuschalten ist[1]). Doch ist die Zusammenstellung hinsichtlich der Stärke der Bewegung der Aktien und der Arbeit, die daraus für die Bank entsteht, immerhin von Interesse.

Was nun die örtliche Unterbringung des Kapitals anlangt, so sind in den mir zugänglichen Berichten bisweilen sämtliche Aktienbesitzer mit Namen und Wohnsitz aufgeführt. Daraus ergibt sich für die betreffenden Gesellschaften, daß es ausschließlich Holländer sind. Das gilt für die Veenkoloniale Bank, die Internationale Sch., die Rotterdamsche Sch. und den Hollandschen Sch. Nur zwei bis drei deutsche Eigentümer werden bisweilen genannt; diese sind, soweit ich feststellen

1) s. oben S. 57, Tabelle Nr. 12.

konnte, Vertreter bezw. Agenten der Gesellschaften in Deutschland. Die Eerste Ned. Sch. besitzt freilich eine gedruckte deutsche Übersetzung ihrer Satzungen. Ich glaube aber nicht, daß dies darauf schließen läßt, daß ein erheblicher Teil der Aktionäre oder Pfandbriefinhaber Deutsche sind. Vielmehr dürfte die Übersetzung eher zu dem Zweck erfolgt sein, um den deutschen Hypothekenschuldnern einen Überblick über das Geschäftsverfahren der Gesellschaft zu geben.

Ein bestimmter Anteil des Reingewinns fließt in den gesetzlichen Reservefonds, bis er eine gewisse Höhe erreicht hat. Für diese wird vielfach 25% des tatsächlich eingezahlten Kapitals als Satz angenommen. Die Berechnung der auf den Fonds entfallenden Beträge ist außerordentlich verschieden. Ein Teil der Banken führt 10—20% des Reingewinns ab. Andere nehmen erst eine Dividende von 4—5% voraus und führen von dem Rest 10—15% ab. Noch andere Banken gehen nicht vom Reingewinn aus, wie die beiden zuvor erwähnten Gruppen, sondern von dem Umfang der Beleihungen. Von dem jährlich in Schiffshypotheken neu angelegten Kapital werden bei ihnen ¼—1% in den Reservefonds überführt. Ferner pflegen in den Reservefonds auch die Gewinne aus dem Verkauf neuer Aktien über pari zu fließen. Über seine Höhe und sein Anwachsen bei einigen Banken gibt die Tabelle Nr. 15 einen Anhalt[1]).

Außer dem gesetzlichen Reservefonds werden meist noch ein oder mehrere andere Reservefonds angelegt. Was diese anlangt, so betrugen sie bei der Nederlandschen Sch. in den angegebenen Jahren in Fl.:

1905	1910	1915	1918
43 000	284 000	637 000	712 000

Bei dieser Bank betragen die gesamten Reserven 1918 1 278 000 Fl.[2]). Über das Verhältnis zwischen den Reserven und dem eingezahlten Kapital habe ich folgende Zusammenstellung gemacht; die Werte sind in 1000 Fl. angesetzt.

---

1) Vgl. unten Anl. 4, S. 204.
2) Desgl.

Tabelle Nr. 17.

Bank	1900		1905		1910		1915		1918	
	Kap.	Res.	Kap.	Res.	Kap.	Res.	Kap.	Res.	Kap.	Res.
Ned. Sch.	100	10	150	191	300	586	360	1153	360	1279
Eerste Ned.	100	1	200	141	360	417	425	845	425	1003
Holl. Sch.	—	—	?	9	?	42	150	182	171	268
Alg. Groning.	—	—	75	14	150	83	250	307	300	485

Auch aus dieser Zusammenstellung zeigt sich ein gewaltiges Anwachsen der Reserven, die bei den beiden ältesten Banken das eingezahlte Kapital mehrfach überstiegen haben. Aber auch bei den jüngeren läßt sich eine sorgfältige Thesaurierungspolitik erkennen. Man wird wohl sagen können, daß dieses Ansammeln von Rücklagen auf die Stellung der Gesellschaften recht günstig gewirkt hat. Ehe auf Nachzahlungen der Aktionäre zurückgegriffen zu werden braucht, sind erhebliche Zubußen aus den Reservefonds möglich. Weitere Reserven sind oft für Kursverluste besonders zurückgestellt. Die Eerste Ned. Sch. hat für ihr Personal einen Extrafonds angelegt, der 1918 eine Höhe von 50 000 Fl. hatte.

Sehr vertrauenerweckend wirkt es, daß in den meisten Geschäftsberichten genau verzeichnet zu werden pflegt, in welchen Papieren und Beträgen der Reservefonds angelegt ist. Überwiegend sind es Staats- und Kommunalanleihen Hollands, Eisenbahn-, Hypothekenbankaktien usw.; Aktien und Obligationen von anderen Schiffshypothekenbanken habe ich darin nicht gefunden. Diese letztere Erscheinung dürfte ein Zeichen dafür sein, daß die einzelnen Banken noch ganz selbständig dastehen und eine Kartellierung oder Fusion u. dgl. m. bisher nicht stattgefunden hat. Ausnahmsweise wird der Reservefonds auch in Hypotheken auf bebaute oder unbebaute Grundstücke angelegt.

Was die Dividenden anlangt, die die holländischen Gesellschaften geben, so ist auf ihre Höhe in der deutschen Presse oft hingewiesen worden. Nähere Angaben bringt Tabelle Nr. 16[1]), die zugleich auch die Zinshöhe für unverpflichtete

1) s. unten S. 205, Anl. 5.

Einzahlungen enthält. Aus dieser Zusammenstellung läßt sich klar ersehen, wie günstig sich das Geschäft für die Banken angelassen hat. Außer in den Gründungsjahren sind Jahre ohne Dividendenzahlung selten vorgekommen und auch nur bei solchen Gesellschaften, die durchweg ungünstig gearbeitet haben. Die folgende Tabelle enthält eine kleine Zusammenstellung der einzelnen Banken nach der Höhe ihrer Dividende von 3 zu 3 Jahren.

Tabelle Nr. 18.

Bank	Jahr 1.	3.	6.	9.	12.	15.	18.
Nederlandsche Sch.	8,5	9	10	14	20	25	28
Eerste Ned. Sch.	3	9	15	18	22	20	25
Amsterdamsche Sch.	0	7	8	10	10	12(?)	
Hollandsche Sch.	0	7	7	8	10	15	
Alg. Groninger Sch.	0	6	9	14	14		
National Sch.	5	0	4	0	0		
Veenkoloniale B.	4	5	7	12	12		
Rotterdamsche Sch.	0	8					

Aus der Tabelle läßt sich ersehen, in welchem Maße sich die einzelnen Banken in gleichen Zeitabständen entwickelt haben. Ins Auge fällt vor allem das ununterbrochene Aufsteigen der Dividende bei fast allen Gesellschaften. Besonders bemerkenswert ist ferner, daß sich die beiden ältesten Banken ganz erheblich schneller entwickelt haben, als die nur 3 Jahre jüngeren. Der Grund hierfür dürfte wohl in dem anfänglichen, wenn auch nur 3 Jahre betragenden Vorsprung liegen. Die Unterlage, die in dieser kurzen Zeit gewonnen wurde und der Ruf, den sich diese Banken erworben hatten, ließ sich nicht mehr überholen. Dagegen verläuft die Entwicklung der nächsten 5 angeführten Banken, die ziemlich gleichaltrig sind, mit einer Ausnahme recht gleichmäßig.

Die Höhe der ausgegebenen Schiffspfandbriefe darf im allgemeinen das 5-fache des untergebrachten Grundkapitals nicht überschreiten. Nur die Ned. Sch. läßt das 7-fache zu; sie dürfte es dieser Bestimmung mit verdanken, daß sie nach

Höhe der Dividenden und Reservefonds an der Spitze der holländischen Banken steht. Da im allgemeinen nur 10% von dem ausgegebenen Grundkapital eingefordert zu werden pflegen, so macht sich naturgemäß mit dem Wachsen der Geschäfte ein starkes Steigen des Grundkapitals bemerkbar. Immerhin ist die Beschränkung in der Höhe der auszugebenden Schuldverschreibungen als genügend vorsichtig anzusehen. Was die Gesamthöhe der ausgegebenen Schiffspfandbriefe anlangt, so kann man sie für Ende 1918 auf etwa 300 Mill. Mark schätzen. Die Berechnung dafür habe ich bereits früher aufgestellt[1]). Für 1910 wurde die Gesamthöhe für 7 Banken auf 34 Millionen Fl. bei einem eingezahlten Kapital von 800000 Fl. geschätzt[2]).

Die Schiffspfandbriefe werden in Stücken von verschiedener Höhe ausgegeben; diese schwankt bei den einzelnen Gesellschaften zwischen 50—2000 Fl. Ihr Zinsfuß ist sehr verschieden und bewegt sich zwischen 4—6%[3]). Im allgemeinen macht sich eine Tendenz zu seiner Erhöhung stark geltend.

Tabelle Nr. 19.

Schiffspfandbriefe, Zinsfuß, Ausgabekurs u. -Jahr.

	4¼	4½ %	Kurs	5 %	Kurs	5½ %	Kurs	6 %	Kurs
Nederl. Sch.		**1899**(?)	—	1916	99				
Eerste Nederl. Sch.		1899	100½	—	—				
Amsterd. Sch.		1903	100½	1913	101				
Hollandsche. Sch.		1902	100	**1906**	101				
Allgem. Gron. Sch.		1903	101	1907	101				
Nat. Scheepsverb.		1903	100	—	—				
Veen-koloniale B.	1903(?)	1908	100	1915	—	**1915**	100		
M. v. Scheepsverb.		1911(?)	—	1916	99	—	—		
Rotterd. Sch.		1912	99½	1913	101	1918	100(?)		
Intern. Sch.				1918	99¼			**1919**	100(?)
Zuid-Nederl. Sch.				1917	100				
M. v. Sch.				1917					

1) s. oben S. 57.
2) Holdheims Monatsschrift für Handelsrecht usw. 1910, S. 80.
3) Bankarchiv 1911, S. 100.

Aus der Zusammenstellung in Tabelle Nr. 19 ergibt sich, in welchen Jahren die einzelnen Banken Schiffspfandbriefe ausgaben und welche Verzinsung diese hatten. Ausgabejahr- und -bank für die 4prozentigen Schiffspfandbriefe ließen sich leider nicht feststellen. Die Jahre, in denen zuerst von einer Bank zu einem höheren Zinsfuß übergegangen wurde, als er bis dahin üblich war, sind fett gedruckt. Wenn die Schiffspfandbriefe zu 4 und $4^1/_4$% außer Ansatz bleiben, so ist der Übergang von 4½ zu 5% 1906 begonnen, zu 5½% 1915, und zu 6% 1919; das Tempo hat sich also von 5½ zu 6% sehr beschleunigt. Natürlich sind neben den hochverzinslichen Schiffspfandbriefen auch noch ältere mit geringerem Zinssatz im Umlauf. Im wesentlichen scheint nur die Eerste Ned. Sch. dank ihres Ansehens bei einem Zinsfuß von 4½% haben stehen bleiben können.

Von Eisfeld[1]) ist folgende kleine Zusammenstellung über Zinshöhe und Kapital der Pfandbriefe entnommen:

Tabelle Nr. 20.

Zinsfuss	1908	1911
4%	150 000	—
$4^1/_4$%	445 900	—
4½%	30 613 800	46 515 400
5%	2 172 300	2 286 500
	33 382 000	48 801 900

Die rechte Seite dieser Aufstellung, die Eisfeld „de Vries" entnimmt, dürfte nicht ganz stimmen, da die Veenkoloniale Bank noch 1918 für 78 000 Fl. $4^1/_4$ prozentige Schiffspfandbriefe im Umlauf hatte. Bemerkenswert ist in der Tabelle die gewaltige Zunahme der 4½ prozentigen Schiffspfandbriefe gegenüber denen zu 5%, die doch schon seit 1906 ausgegeben wurden. Die Ursache ist wohl darin zu suchen, daß die älteren angesehenen Banken, die die Hauptmasse der Schiffspfandbriefe ausgaben, bei einem Zinsfuß von 4½% stehen blieben.

1) a. a. O., Bd. I, S. 244.

Was den Ausgabekurs der Schiffspfandbriefe anlangt, so schwankt er für alle Arten zwischen 99 und 101%; z. B. erzielte die Ned. Sch. für ihre 5 proz. Schiffspfandbriefe 1916 99%, die Veenkoloniale Bk. 1915 für 5½ proz. nur 100%.

Das starke Anpassen des Zinsfußes der Schiffspfandbriefe an den jeweiligen Diskontsatz, wie sich aus den aufgestellten Tabellen ergibt, hat zweifellos den Vorteil, daß die Gesellschaften bei Kapitalbedarf ihre Pfandbriefe rasch absetzen. Andrerseits macht ein solches Verfahren aber auch erforderlich, diese hochverzinslichen Stücke wieder möglichst bald einzuziehen, wenn der Diskontsatz fällt und die Schiffshypotheken entsprechend geringeren Zins bringen. Für die Inhaber dieser Schuldverschreibungen liegt darin aber zweifellos ein Moment der Unruhe.

Abschnitt 4.

Beleihungsgeschäft.

Die Beleihung erfolgt auf Grund einer Taxe von Sachverständigen[1]).

Die Beleihungshöhe ist bei den einzelnen Gesellschaften verschieden angesetzt. Eisfeld berichtet, daß meist nicht über die Hälfte des Wertes gegeben wird[2]). Mathies spricht von 60—65%[3]). Bis zu 50% ging nach einer vorliegenden älteren Übertragung der Satzung aus dem Holländischen nur die Hollandsche Sch.[4]). Alle anderen Gesellschaften lassen eine Beleihung bis zu 60% zu. Es kommen aber auch

1) Die Technik der Beleihung und die einzelnen Beleihungsbedingungen sind bei den deutschen Banken behandelt, da sie im wesentlichen die gleichen sind wie bei diesen. (s. S. 147).

2) Eisfeld, a. a. O., Bd. I S. 239.

3) Mathies, S. 23.

4) Dagegen führt eine Originalausgabe der Statuten von 1912 60% an. Es scheint also eine Erweiterung der Beleihungsmöglichkeit durchgeführt zu sein, um sie auf den Satz der anderen Banken zu bringen.

Fälle vor, in denen dieser Satz überschritten wird. Das geschieht bisweilen dann, wenn außer dem verpfändeten Schiff noch andere Sicherheit gestellt wird. Diese besteht häufig in weiteren Schiffen. Man wird ein derartiges Überschreiten dieses Satzes meist dann voraussetzen dürfen, wenn mehrere Schiffe als Unterpfand für eine einzige Schiffshypothek dienen.

Ein Anlaß dafür soll hier an einem Beispiel erläutert werden. Ein Reeder baut zu mehreren älteren Schiffen ein neues. Da er sein Kapital ganz braucht, liegt ihm daran, eine Hypothek in voller Höhe des Kaufpreises zu erhalten. Weil die Bank nur 60% gibt, so müßte er, um die restlichen 40% aufzutreiben, seine anderen Schiffe belasten. Da diese aber nicht neu sind, lehnt die Bank deren Beleihung ab. Dagegen ist sie damit einverstanden, das neue Schiff in voller Höhe zu beleihen und außerdem gewissermaßen als Sicherung noch eine Schiffshypothek auf die älteren eintragen zu lassen. Als Beispiel für die verhältnismäßige Häufigkeit dieser Fälle von „verbundener Hypothek" bei einzelnen Gesellschaften soll folgende Tabelle dienen:

Tabelle Nr. 21.

	Jahr	Zahl d. Beleihungen	Zahl d. Fahrzeuge
Hollandsche Sch.	1914	726	859
	1915	747	908
	1916	680	856
	1917	686	849
	1918	632	785
Rotterdamsche Sch.	1914	85	89
	1915	108	126
	1916	168	340
	1917	191	444
	1918	214	476

Die Nederlandsche Sch. gibt 1918 an, daß von ihren 671 Beleihungen 128 verbundene gewesen seien. Bei der Alg. Groninger waren 1918 für 480 Schiffshypotheken 580 Schiffe verpfändet. Diese verbundene Hypothek geht soweit, daß z. B.

bei der Rotterdamschen Sch. 1916 für 3 Rhein- und Schleppschiffe nicht weniger als 45 Fahrzeuge verpfändet wurden; die Summe war allerdings recht hoch und betrug 1 160 000 Fl.

Man sieht also, daß verbundene Schiffshypotheken sehr häufig vorkommen. Es läßt sich daraus wohl schließen, daß die Beleihungsgrenze von 60% mehr nominellen als tatsächlichen Wert hat. Der 60% überschießende Betrag der Schiffshypothek dürfte meist auf älteren Schiffen stehen, ob bei diesen aber zur ersten Stelle und in der Grenze von 60%, das ist zweifelhaft. Jedenfalls scheint diese Art verbundener Schiffshypothek nicht ganz unbedenklich zu sein, wenn die weitere Deckung nicht sehr sorgfältig taxiert wird.

Es ist nun natürlich nicht gesagt, daß die tatsächlich erfolgenden Beleihungen auch wirklich immer bis an diese satzungsmäßig zulässige Grenze von 60% herangehen. Einige Gesellschaften stellen fest, ich möchte fast sagen mit Stolz, daß sie diese nicht erreicht haben, daß sich also das Beleihungsgeschäft in sehr sicherem Umfang hielt. Nach der Zusammenstellung in Tabelle Nr. 22 erreichte sie in den angegebenen Jahren bei den aufgeführten Gesellschaften folgende Höhe:

Tabelle Nr. 22.

	Eerste Ned.	Rotterdamsche	Hollandsche Sch.	
1914	52,—	49,—	50,4	%
1915	53,4	57,—	48,7	%
1916	49,5	c. 60,—	49,7	%
1917	—	—	49,—	%
1918	56,5	—	48,3	%

Aus dieser Zusammenstellung, die leider nur die Kriegsjahre umfaßt, läßt sich nicht viel ersehen. Die Gesellschaften betonen meist, daß sie die Höhe der Beleihung nicht dem ins Fabelhafte gestiegenen Schiffspreise anpassen, sondern sich nach den Werten der Vorkriegszeit richten. Naturgemäß wäre demnach, daß die Beleihungsgrenze von 60% jetzt erreicht wird. Das ist bei den beiden ersten Banken auch der Fall. Wenn dieser Satz bei der Hollandschen Sch. aber sogar im Fallen

ist, so kann man wohl mit einiger Sicherheit annehmen, daß sie den Kriegspreisen erhebliche Konzessionen gemacht hat.

Interessant ist besonders ein Blick auf die Kriegsjahre, die bei den älteren Banken einen Stillstand, einen Rückgang oder ganz schwaches Ansteigen zeigen. Dagegen haben die 3 jüngeren Banken einen energischen Fortschritt zu verzeichnen. Der Grund dürfte vielleicht darin zu suchen sein — abgesehen von größerer Vorsicht —, daß die älteren ein ausgedehnteres Auslandsgeschäft betrieben und dieses jetzt stark einschränkten[1]).

Eine andere Zusammenstellung bringt den Gesamtabschluß von Beleihungen nach dem Stande der einzelnen Jahre für einige Banken[2]). Hier fällt vor allem der gewaltige Unterschied zwischen den älteren und den jüngeren Banken in die Augen.

Eine Einengung der Beleihungsmöglichkeit erfolgt dadurch, daß Schiffshypotheken vielfach nur zur ersten Stelle gegeben werden dürfen. Die darin bestehende erhöhte Sicherheit der Hypothek ist natürlich an sich erwünscht; doch dürften die Bedenken auch gegen zweitstellige Schiffshypotheken nicht zu hoch zu veranschlagen sein, solange nur die festgelegte Grenze von 60% des Taxwertes nicht überschritten wird.

Die Dauer des Darlehns wird einerseits davon abhängen, wie lange der Kreditsuchende es braucht. Andererseits zeigt sich aber, daß nicht alle Banken Wert auf den Abschluß von kurzfristigen Schiffshypotheken legen. Mathies berichtet, daß das Darlehen in zwanzig Halbjahrsraten von je 5% zu amortisieren ist[3]), also in 10 Jahren. Diese Angabe dürfte im allgemeinen die höchste Zeitdauer sein, auf die das Darlehen gewährt wird. Eisfeld[4]) äußert sich für die Nederlandsche Scheepshypotheekbank folgendermaßen: „Aus ihr geht hervor, daß nach einem Jahr fast ¼ der Darlehen getilgt war, nach 4 Jahren über die Hälfte und nach 7 Jahren ca. 90%. Die Tabelle ist insofern nicht genau, als aus ihr nicht die inzwischen

1) Tabelle Nr. 23, unten S. 205, Anlage Nr. 6.
2) Tabelle Nr. 24, Anlage Nr. 7, unten S. 206.
3) Mathies a. a. O., S. 23.
4) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 239; (vgl. Tab. Nr. 25, unten S. 207).

vorzeitig abgelösten Beträge ausgeschieden sind. Immerhin zeigt sie, daß nach 10 Jahren nur noch ein ganz unbedeutender Betrag der Darlehen ausstand."

Ein ähnliches Bild bietet der Jahresbericht von 1918 der M. v. Scheepscrediet. Da es sich um das erste Geschäftsjahr handelt, können umfangreiche Abzahlungen nicht stattgefunden haben:

Tabelle Nr. 27.

Zahl d. Beleihungen	Dauer in Jahren	Betrag in Fl.
1	1	1.800.—
2	3	12.500.—
1	4	1.627.50
11	5	389.859.—
2	6	15.500.—
5	7	90.565.—
16	10	279.435.64
38		791 287.14

Hieraus geht hervor, daß der Zahl nach nur wenig über ¼ aller Darlehen volle 10 Jahre anstehen, ein erheblicher Teil, der Höhe des Kapitals nach über 50%, aber schon nach 5 Jahren abgelöst sein sollte. Allerdings ist nicht zu vergessen, daß 1918 die Lage für die Schiffahrt sehr günstig war. In anderen Zeiten dürften die langfristigen Darlehen erheblich überwiegen.

Nähere Angaben macht auch die Rotterdamsche Sch., Tabelle Nr. 28; es sind hier die in den Jahren 1914—1918 getätigten Abschlüsse nach ihrer vorgesehenen Dauer aufgeführt.

Tabelle Nr. 28.

Jahre	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summe
1914				1	2	1	2	1	42	49
1915		1		1		1			29	32
1916				12					64	76
1917				4	1	2	2	5	47	61
1918	1	1		10	1	2	3	2	36	56
Zusammen:	1	2		28	4	6	7	8	218	274

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß die Gesellschaft anscheinend den Wunsch hatte, Beleihungen unter einer

Dauer von 5 Jahren nicht anzunehmen. Es überwiegt bei ihr der langfristige Anlagekredit ganz erheblich. Die Beleihungen bis zu 5 Jahren sind gegenüber den länger dauernden gering zu nennen. Die Verhältnisse bei der M. v. Scheepscrediet und der Ned. Sch. lagen wesentlich anders.

Für einige Banken habe ich eine Zusammenstellung der Höhe der Abzahlungen aufgestellt. Aus ihr geht auch die günstige Lage der außerdeutschen Schiffahrt während des Krieges handgreiflich hervor, wenn man die gewaltigen Differenzen zwischen 1913 und 1918 vergleicht[1]).

Die Sicherung der Darlehen erfolgt durch Versicherung der Schiffe und Übergabe der Polize an die Bank. Außerdem wird von den kleineren Gesellschaften eine Forderungs-(Interessen-)Versicherung abgeschlossen, durch die das Risiko versichert wird. Die größeren verzichten oft darauf, da sich durch den Umfang ihres Geschäfts schon eine genügende Verteilung der Gefahr ergibt[2]).

Eine besondere Sicherung der Darlehen scheint bei einzelnen Gesellschaften noch durch Aufnahme von Lebensversicherungen erfolgt zu sein. Eisfeld berichtet hierüber folgendes[3]): „Dagegen geht aus den Berichten des National Scheepsverband hervor, daß auch in diesem Geschäftszweig die Kombination von Darlehen und Lebensversicherung vorkommt[4]). Von den 134 Darlehen im Betrage von Fl. 1 935 000 waren 22 im Betrage von Fl. 187 000 mit einer Lebensversicherung verbunden, sodaß beim Tode des Darlehnsnehmers der Rest des Darlehens an die Gesellschaft ausgezahlt wird".

Da in der sonstigen Literatur aber Angaben über diese Verknüpfung von Darlehen und Lebensversicherung fehlen, dürfte es sich hierbei nur um Ausnahmefälle handeln.

Eine für den Schuldner gefährliche Bestimmung der holländischen Banken, die diese für ihre Sicherheit trafen, ist

---

1) s. Tabelle Nr. 26, Seite 206; ferner Tabelle Nr. 25, S. 207.

2) Z. B. S. 1917, S. 233.

3) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 242.

4) Bericht 1911, S. 7.

die, daß die Schiffshypothek im Fall eines europäischen Krieges ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden kann[1]). Die hierin auf den ersten Blick liegende Gefahr ist aber nicht so groß, da die Einführung von Moratorien, sowie von Schutzbestimmungen für die zum Heeresdienst Eingezogenen eine zu rigorose Behandlung meist unmöglich macht[2]). Auch gegen Schwierigkeiten in der Zahlung der Zinsen dürfte die staatliche Hilfe genügt haben; solche werden speziell aus Ostdeutschland gemeldet, wo die Binnenschiffahrt auch jetzt noch ziemlich still zu liegen scheint[3]).

Über die Höhe der für das Darlehen zu zahlenden Z i n s e n begegnet man den verschiedensten Auffassungen. Nach gewissen Ansichten sind sie unerschwinglich hoch, nach anderen erträglich. So gibt eine Mitteilung 8—10% an[4]). Dagegen führen Ebhardt[5]) und Eisfeld[6]) 5—6% an; Mathies betont, daß 5% nur ausnahmsweise berechnet wurden, im allgemeinen seien 5½—6% die Regel; als jährliche Gesamtzahlung einschl. Provisionen usw. gibt er an anderer Stelle 8% an[7]). Ebenfalls 5% erwähnt der Bericht des Zentralvereins für Binnenschiffahrt[8]); das gleiche behauptet ein Aufsatz über deutsche Schiffsbestellungen im Ausland[9]). Andere Stellen geben 5—5½% an[1]).

Sehr eingehend ist diese Frage in der Sitzung des großen Ausschusses des „Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt" am 11. Dezember 1912 in Berlin besprochen worden[11]). Hier wurde durch den Rechtsanwalt Dr. Schwabe mitgeteilt, daß der Zinsfuß teilweise fest gegeben werde, aber in seiner Höhe örtlich verschieden sei, und daß er in anderen Fällen seiner Höhe

---

1) S c h w a b e, Z. B. S. 1913, S. 302.
2) E b h a r d t, a. a. O., S. 40.; Das Schiff, 1916, S. 181.
3) Das Schiff, 1914, S. 427.
4) Deutsche Schiffahrt 1913, S. 479.
5) E b h a r d t, a. a. O., S. 38.
6) E i s f e l d, a. a. O., Bd. I. S. 239.
7) M a t h i e s, a. a. O., S. 23; ferner Z. B. S. 1917, S. 233.
8) Hansa 1914, S. 137.
9) Das Schiff 1910, Nr. 1593.
10) Mitteil. üb. d. allg. Genoss.-Tag Posen. Berlin 1913, S. 251.
11) Z. B. S. 1913, S. 44ff.

nach schwanke. So wurden im Stromgebiet des Rheins 5% verlangt, an der Ems 5, 5¼ und 5½, an der Weser 5%.

Für die Elbe führt Kommerzienrat Tonne-Magdeburg[1]) 5, 5¼ und 5½ an. In Danzig wurden 5%, später (1913) 5¼% verlangt.

Hinsichtlich des Schwankens des Zinsfußes führt Schwabe[2]) aus, daß er eine gewisse Höhe, 1%, über dem jeweiligen Lombardzinsfuß habe, sich also nach diesem richte; doch scheint diese Abmachung nur gelegentlich getroffen zu sein. Mathies gibt die gleiche Mitteilung[3]); ob er auf Schwabe fußt oder besondere Unterlagen dafür hat, läßt sich nicht erkennen. Eisfeld[4]) hält die Angabe Schwabes für wenig glaublich. Da dieser aber sichere Quellen gehabt zu haben scheint, dürfte diese Art der Festsetzung des Zinsfußes tatsächlich vorgekommen sein, aber wohl nur, wie Mathies angibt, gelegentlich; sonst fanden sich nähere Angaben darüber nicht.

Im allgemeinen wird der Zinsfuß als Geschäftsgeheimnis angesehen. Die Amsterdamsche Sch. und die Veenkoloniale Bank nahmen um 1912 im Wesergebiet 5%[5]).

Die Veenkoloniale Bank gibt für 1918 an, zu welchem Zinsfuß die Beleihungen ausstanden. Sie schwanken zwischen 5 bis 6%. (s. Tabelle Nr. 29).

Tabelle Nr. 29.

Zahl	Zins	Summe
154	5	558489 Fl.
36	$5^1/_4$	453976 ,,
1	$5^1/_3$	124215 ,,
311	$5^1/_2$	5995769 ,,
13	6	51880 ,,
515		7184330 ,,

1) Z. B. S. 1913, S. 44.
2) Z. B. S. 1913, S. 45.
3) Mathies, a. a. O., S. 23.
4) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 239.
5) Z. B. S. 1913, S. 44; dort wohl irrtümlich Koloniale Bank genannt; hierauf dürfte auch Ebhardts Angabe beruhen; vgl. Ebh. a. a. O., S. 28.

Hiernach überwiegt der Satz von 5½% bei weitem.

Aus der Vorsicht, mit der die Angabe des Zinsfußes im allgemeinen vermieden wird, läßt sich schließen, daß er nicht überall und jederzeit die gleiche Höhe hat. Selbstverständlich muß er sich in erster Linie nach der des allgemeinen Diskontsatzes richten. Andererseits dürfte seine Höhe aber auch von der finanziellen Stärke des Schuldners abhängen. Eine große kapitalskräftige Gesellschaft mit zahlreichen Schiffen, die ein umfangreiches und sicheres Objekt darstellt, wird sich bessere Bedingungen erwirken können, als ein kapitalschwacher Kleinschiffer. Hinsichtlich der örtlichen Verschiedenheit des Zinses zur gleichen Zeit spielt zweifellos die Konkurrenz der Schiffshypothekenbanken untereinander und mit anderen Kreditgebern wie Genossenschaften ebenfalls eine Rolle. Anscheinend hat der Zinsfuß die Tendenz gehabt zu steigen. Andererseits betont die Rotterdamsche Sch., daß sich 1915 Zinsen und Provisionen gesenkt hätten und 1918 der Unterschied im Zinssatz zwischen Schiffshypotheken und Pfandbriefen abgenommen habe. Der Grund hierfür sei in der wachsenden Konkurrenz zu suchen. Das ist freilich erklärlich; denn wenn zahlreiche Banken 5 Jahre lang ihr Geschäft auf Holland beschränken, dann muß ein gegenseitiges Drücken des Zinsfußes stattfinden.

Außer den Zinsen bedingen sich die Banken noch eine Abschlußprovision aus, die zwischen 1—3% schwankt[1]). Sie wird meist gleich von der Darlehnssumme abgezogen[2]), so daß sich deren tatsächlicher Wert um diesen Betrag vermindert.

Darüber hinaus wird vielfach noch eine jährliche Zahlung bis zu 1% als „Beitrag zu den Verwaltungskosten[3]) oder Jahresprovision[4]) verlangt. Man wird Mathies nur beipflichten können, wenn er hierin lediglich „eine Erhöhung des Zinsfußes in verschleierter Form" sieht[5]).

---

1) Eisfeld, a. a. O., Bd. I., S. 239; ferner Bericht über d. allg. Genossenschaftstag 1913, S. 251.

2) Mathies a. a. O., S. 23.

3) Mathies, a. a. O., S. 23.

4) Eisfeld a. a. O., Bd. I. S. 239.

5) Mathies, a. a. O., S. 23.

Nach einer weiteren Mitteilung liegt das Darlehen bisweilen nur auf 5 Jahre fest. Wenn es länger stehen soll, wird eine hohe Belassungsprovision gefordert. Diese letztere Provision wird aber wohl nur selten verlangt[1]).

Zu diesen Provisionen der Bank soll dann noch eine Vermittlerprovision von 1—2% hinzukommen[2]).

Der Krieg und mit ihm das Sinken unserer Valuta hat die Frage der Zahlung von Zinsen und Amortisationen zu einer Angelegenheit von hoher Bedeutung gemacht. Soweit die Verträge so abgefaßt waren, daß die Zahlung in deutscher Währung erfolgt, trugen die deutschen Schuldner keinen Schaden. Dagegen hatten hier die holländischen Banken Verluste, das war z. B. bei dem Hollandschen Sch. oft der Fall. Einige Banken stellten daher besondere Reserven für Kursverluste zurück, die allerdings auch für Verluste an Wertpapieren in Betracht kommen könnten.

Die Banken halfen sich auch vielfach damit, daß sie die zurückerhaltenen Beträge auf deutschen Banken liegen ließen und sie zu Zahlungen auf neu abzuschließende Beleihungen verwandten. Infolgedessen war ihr Verlust nicht zu groß.

Schlimmer lag dagegen der Fall, wenn die Zahlung in holländischer Währung zu erfolgen hatte. Denn der Schuldner mußte trotz des so sehr gesunkenen Kurses zahlen, während die Bank auch hier das Geld in Deutschland lassen und zu neuen Beleihungen verwenden konnte. Da der Wert unseres Geldes im Inland etwa doppelt so hoch ist als im Ausland, machten die Banken ein gutes Geschäft.

Es kam hierüber auch zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, da in einzelnen Verträgen Unklarheit herrschen soll[3]).

Über das Verhalten der Holländer gegen ihre deutschen Schuldner, die infolge der Valutaschädigung Schwierigkeiten hatten, sind sehr verschiedene Ansichten laut geworden. So wurde das Benehmen der Banken als außerordentlich rigoros bezeichnet[4]). Es wird aber auch darauf hingewiesen, daß sie

1) Bericht über den allg. Genossenschaftstag 1913, S. 251.
2) ebd.
3) Hansa 1918, S. 719.
4) Mathies, a. a. O., S. 24.

Schuldnern längeren Zahlungsaufschub gewährten und ihnen weitgehend entgegengekommen seien[1]). Das ergab eine Rundfrage des Regierungspräsidenten in Düsseldorf[2]).

Vermutlich erklären sich diese Unterschiede dadurch, daß sich einzelne Banken rücksichtslos zeigten, andere weniger. Wahrscheinlich war die Nachsicht auch bei solchen Schuldnern geringer, die unzuverlässig und unsicher waren. Jedenfalls kann man ganz allgemein das Verhalten der Banken in dieser Frage weder tadeln noch anerkennen, sondern nur auf die Tätigkeit der einzelnen bestimmten Banken verweisen.

Den holländischen Banken wird nun oft der Vorwurf gemacht, daß sie durch wahlloses Kreditgeben an baulustige Schiffer eine Überproduktion an Schiffen hervorgerufen hätten. Dadurch habe sich die Lage der Schiffahrt, besonders der Binnenschiffahrt, außerordentlich verschlechtert[3]).

Was nun das Geben des Kredits anlangt, so sind hierunter einige Angaben darüber zusammengefaßt; ich habe dabei bei zwei Gesellschaften die Zahl der gestellten, der von der Bank genehmigten und der abgewiesenen Darlehnsanträge mit ihrer Höhe aufgenommen, die Summen in Millionen Gulden.

Tabelle Nr. 30.

		1914		1915		1916		1917		1918	
		Zahl	Betrag	Zahl	Betrag	Zahl	Betrag	Zahl	Betrag	Zahl	Betrag
Alg. Groninger Sch.	Anfragen[4])	122	5,653	82	4,395	94	8,515	79	7,863	81	9,191
	davon angenommen	71	3,301	50	2,844	67	5,889	51	4,826	59	4,038
	abgewiesen	31	1,084	14	0,635	17	0,853	17	1,641	13	3,477
Holländische Sch.	Anfragen	165	3,462	136	2,865	95	2,739	171	5,130	124	3,157
	angenommen	90	1,099	84	1,137	53	0,596	125	2,899	84	1,577
	abgewiesen	60	2,017	45	1,364	28	1,262	39	1,088	35	1,224

1) Hansa 1918, S. 719.

2) Blätter f. Genossenschaftswesen, 1916, S. 305f.

3) Chr. Grotewold: Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Berlin 1914, S. 71.; Hansa 1913, S. 570.; Schiffbau 1910, S. 104f.; Deutsche Schiffahrt 1913, S. 23.; Bankarchiv 1917, S. 160.; Z. B. S., S. 44.; Blätter f. Genossenschaftswesen 1914, S. 247.

4) Der Rest der Anfragen blieb für das nächste Jahr in Bearbeitung.

Ähnliche Angaben ließen sich auch von andern Banken machen. Es ergibt sich daraus, daß doch immerhin eine erhebliche Sichtung stattfindet und daß — wenigstens bei diesen Gesellschaften — ein kritikloses Hingeben von Darlehen nicht stattfindet. Ob nicht trotzdem ein zu starkes Kreditgeben eingetreten ist, das im Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Lage eine Überproduktion in der Binnenschiffahrt herbeigeführt hat, ist eine andere Sache. Es soll aber nicht unterlassen werden, darauf hinzuweisen, daß von anderer Seite die Schuld den großen Reedereien in der Binnenschiffahrt zugeschoben wird. Diese ließen danach Jahr für Jahr immer umfangreichere Dampfer und Kähne herstellen. Dadurch seien sie in der Lage, Frachten und Schlepplöhne vorzuschreiben. Wenn die Kleinschiffer konkurrieren wollen, müßten sie auch entsprechende Fahrzeuge bauen. Diese Meinung hat manches für sich[1]).

Eine weitere Ansicht, die von Bedeutung ist, sucht die Ursache nicht in einer Überproduktion, sondern in dem Druck, den die billigen Ausnahmetarife der Eisenbahn auf den Frachtenmarkt der Binnenschiffahrt ausüben[2]).

Von anderer Seite wird für die Überfüllung des Rheins durch Schiffe auch noch geltend gemacht, daß die Verleihung der Rheinschiffahrtspatente an Schiffer durch Holland sehr erleichtert sei[3]). Dieser Grund dürfte aber wohl unwesentlich sein, da die regsameren unter den Schiffern, die sich selbständig machen wollen, auch eine schwere Prüfung bestehen werden; den anderen nützt auch ein leichteres Examen nicht viel, da sie es doch nicht zum Vorwärtskommen verwerten.

Hingewiesen wird bei diesem Vorwurf der Herbeiführung einer Überproduktion auf die Krisen 1905 und 1911. Vor der ersteren war die Tätigkeit der Schiffshypothekenbanken noch so wenig umfangreich, daß sie wohl kaum als Ursache gelten

---

1) Das Schiff 1913, S. 1: Zum Thema Schiffshypotheken.

2) Bericht über den allg. Genossenschaftstag 1913, S. 256; E. J. Clapp: Die Rheinschiffahrt 1910.; Stein: in Bl. f. Genossenschaftswesen 1916, S. 308.

3) Der Rhein 1906, S. 416.

können[1]). Später hat allerdings die Beleihungstätigkeit der Holländer in ziemlicher Stärke eingesetzt und für 1911 können neben der Trockenheit des Jahres die holländischen Banken vielleicht mit verantwortlich gemacht werden. Daß ihre Tätigkeit aber als einzige Ursache in Betracht kommt, ist sehr unwahrscheinlich.

Einen gewissen Anhalt für die Sicherheit des Geschäfts und etwa leichtsinniges Gewähren von Kredit gibt die Zahl der erforderlich werdenden Zwangsversteigerungen. Man darf aber nicht verallgemeinern, da einzelne Gesellschaften mehr, andere weniger in der Lage waren, sich sichere Schuldner auszuwählen; das letztere dürfte besonders für die jüngeren gelten.

Was nun die Zahl der Zwangsversteigerungen anlangt, an denen die Gesellschaften beteiligt waren, so schwankt sie natürlich je nach der Konjunktur. So gibt Eisfeld Zwangsversteigerungen A und Schiffsverkäufe B des National Sch. in einer kleinen Tabelle an[2]):

Tabelle Nr. 31.

	04	05	06	07	08	09	10	11	12
A	6	3	9	6	16	22	13	16	18
B	1	1	2	1	—	3	1	—	1

Diese Zusammenstellung, die allerdings außerordentlich hohe Zahlen aufweist, wenigstens bezüglich der Zwangsversteigerungen, kann man als allgemein gültig nicht ansehen. Denn der National Sch. hat recht ungünstig gearbeitet, wie ein Blick auf die von ihm gegebenen Dividenden zeigt; er hat also wohl ziemlich unsichere Beleihungen vorgenommen. Für andere Banken verweise ich auf Tab. 39 und 40[3]).

Metz betont, daß häufig Versteigerungen stattfänden[4]); er hat aber nicht angegeben, worauf er fußt. In den Kriegsjahren waren die Zahlen der Versteigerungen von Schiffen bei

1) Zeitschrift f. d. gesamte Aktienwesen 1909, S. 144f.
2) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 242.
3) s. unten S. 93 und S. 94.
4) Metz: Der Rheinschiffbau 1912, S. 55, Anm.

den verschiedenen Gesellschaften sehr gering. Für Seeschiffe trug die günstige Konjunktur dazu bei, andererseits waren — so in Deutschland — die Schiffseigner durch gesetzliche Verordnungen im wesentlichen vor Zwangsversteigerungen geschützt.

Im allgemeinen kann man im Gegensatz zu Metz und anderen die Zahl der Zwangsversteigerungen nur als gering ansehen.

Bisweilen wird behauptet, daß die holländischen Banken bei Zahlungsstockungen rücksichtslos gegen ihre Schuldner vorgingen[1]). Doch wird auch betont, daß das Gegenteil der Fall sei, ja daß sie entgegenkommender seien als die deutschen[2]). Wahrscheinlich wird ein rücksichtsloses Verhalten der Bank oft durch eine vorhergehende Nachlässigkeit des Schuldners hervorgerufen werden. Allgemein sind Klagen jedenfalls nicht bekannt geworden[3]).

Was die Verhältnisse des Kreditbedürfnisses während des Krieges betrifft, so ist wiederholt auf Einzelheiten hingewiesen worden. Bald machen sich die „Kriegsreeder" unangenehm bemerkbar, Leute, die ohne vom Schiffswesen viel zu verstehen, Schiffe nur auf Spekulation kaufen, um sie bald mit Gewinn wieder verkaufen zu können. Die Alg. Groninger Sch. warnt vor diesen. Ein anderer Punkt von Bedeutung ist das gewaltige Steigen der Schiffswerte, das infolge der Kriegsverluste eintrat. Auch hierbei betonen mehrere Banken, daß sie sehr vorsichtig im Beleihen seien und vom Bau- und Friedenspreis ausgingen.

Die Bautätigkeit in Binnenschiffen, die im Frieden in Holland sehr stark war, stand 1917 nach einer Mitteilung des Hollandschen Sch. fast still. Der Grund dafür wird mit darin liegen, daß die sonst sehr zahlreichen deutschen Bestellungen aufhörten. Umsomehr trat bei der Knappheit an Material eine erhöhte Nachfrage ein und es fanden zahlreiche Verkäufe statt. Eine Reihe von Werften ging zum Bau von Seeschiffen über.

---

1) Bericht über den allg. Genossenschaftstag 1913, S. 251.
2) Zum Thema Schiffshypotheken. Das Schiff 1913, S. 1.
3) Vergl. auch oben S. 74 f.

Infolge der guten Geschäfte der Seeschiffahrt erfolgten seit 1915 viele Abzahlungen[1]) und die Nachfrage nach Schiffshypotheken war gering, wie die Eerste Ned. Sch. und die Rotterdamsche Sch. berichten. Für 1918 wird dagegen, wohl infolge der gesteigerten Bautätigkeit und des häufigen Besitzwechsels eine lebhafte Nachfrage nach Schiffskredit von verschiedenen Seiten angegeben. Da eine Reihe von Banken das Auslandsgeschäft stark einschränkte und im Inland seit 1917 mehrere neu entstanden, war die Konkurrenz naturgemäß groß.

Bei Versenkungen oder Untergang von beliehenen Schiffen hatten die mir bekannten Banken keinerlei Schaden. Dasselbe ist wohl auch bei Prisen der Fall gewesen; nur in einem Fall scheint eine Bank einen Verlust dabei erlitten zu haben[2]).

Abschnitt 5.

Verteilung des Risikos nach Größe, Art und Nationalität der Schiffe.

Wesentlich für die Verteilung des Risikos ist das Verhältnis der Beleihungen nach ihrer Größe zueinander, ferner nach der Art der Schiffe, auf die sie gegeben werden, auf See- und Binnenschiffahrt und drittens nach der Nationalität der Schuldner.

Zugleich lassen sich dabei Schlüsse auf die Art der beliegenen Schiffe ziehen. Wenn davon ausgegangen wird, daß die größeren Binnenkähne einen Wert von etwa 80 000 M. = ca. 50 000 Fl. haben, so kann man alle Beleihungen, die 60% davon überschreiten, also 30 000 Fl., als Dampfschiffe oder größere Segler ansehen. Jedenfalls sind fast sämtliche Flußkähne und die kleineren See- und Küstenschiffe in dieser Beleihungshöhe einbegriffen. Schiffshypotheken über 100 000 Fl.

1) Vergl. S. 70.
2) Das Schiff 1914, S. 372.

kann man wohl als große ansehen, während die unter 10 000 Fl. als klein bezeichnet werden können. Es ergeben sich danach 4 Gruppen: kleine bis zu 10 000, mittlere 10—30 000, größere 30—100 000, große über 100 000. Es ist aber noch eine 5. Stufe über 500 000 Fl. als sehr große angebracht.

Als Anhalt hierfür dienten Angaben der Rotterdamschen Sch.[1]). Ich habe die dort aufgeführten Beleihungssummen für die einzelnen Schiffsarten wie Seedampfer, Flußschleppdampfer, Rheinkähne, Schoner, Tjalken usw. zusammengestellt. Um ein einigermaßen richtiges Resultat zu erhalten, sind im wesentlichen die Beleihungen fortgelassen, bei denen verbundene Hypothek in Betracht kommt. Danach ergeben sich 4 Klassen, bei denen sich folgende Durchschnittsbelastung zeigt:

I. 6 619 Fl. Kleinschiffe, See- u. Binnenschiffahrt
II. 19 021 Fl. größere Kähne u. Schlepper
III. 48 386 Fl. kleinere Seeschiffe
IV. 177 118 Fl. größere Seedampfer.

Es fehlt hier also die 5. Stufe mit Belastung von über 500 000 Fl., deren Ansetzen aber zweckmäßig ist.

Die holländischen Banken bringen vielfach ihre Beleihungen in Stufen von je 10 000 Fl. oder sogar darunter. Eine solche Zusammenstellung enthält aber zuviel Glieder, um für die vorliegenden Zwecke brauchbar zu sein.

Das Verhältnis der angenommenen fünf Stufen zu einander ist bei den einzelnen Banken ziemlich verschieden.

Es folgt hierunter eine Zusammenstellung von Eisfeld über 6 Banken aus dem Jahre 1910. Als letzte Spalte sind seine Prozentzahlen meiner Teilung entsprechend zusammengefaßt. Die 3. große Gruppe mit 51% würde also noch weiter zerlegt werden müssen[2]).

---

1) Jahresberichte des Rotterd. Sch. 1914—18.

2) Ob die Angaben der Tabelle ganz zuverlässig sind, läßt sich nicht sagen. Jedenfalls gaben einige der älteren Banken Zusammenstellungen, deren eine Gruppe mit 25 000 statt mit 30 000 Fl. schließt.

Tabelle Nr. 32.

	Zahl	Betrag	in %	
5000 und darunter:	1,435	3,544,300	12,9	28,7
5.001—10.000	590	4,343,900	15,8	
10.001—20.000	284	3,784,500	13,7	19,9
20.001—30.000	70	1,685,400	6,2	
30.001—50.000	56	2,156,900	7,8	51,4
50.001 und höher	101	11,991,800	43,6	

Danach entfallen mehr als $^2/_5$ auf Darlehen über 50 000 Fl., der Durchschnitt in dieser Klasse beträgt sogar über 100 000 Fl.

Die Nederl. Sch. hatte an Darlehen über 50 000 ausstehen (in Tausend Gulden):

Tabelle Nr. 33.

	1910		1911		1912	
	Zahl	Betrag	Zahl	Betr.	Zahl	Betr.
50.000—80.000	21	1,313	17	1,036	12	772
80.000—100.000	5	444	8	730	14	1,285
100.000—150.000	18	2,243	23	2,822	18	2,228
150.000—200.000	7	1,206	4	713	4	707
200.000 und höher	7	2,348	11	4,002	11	4,714
Zusammen:	58	7,656	63	9,303	59	9,706
in % aller Darlehen	8,9	63,8	9.7	67,6	9,0	67,9

Hier zeigt sich das deutliche Bestreben, die Kreditgewährung auf größere Objekte zu beschränken, die bedeutend weniger Verwaltungskosten verursachen, dafür aber auch keine derartige Risikoverteilung wie kleinere Darlehen bieten. Bei der I. Nederl. Scheepsverband Mij. vermehrt sich ebenfalls die Zahl der Darlehen langsamer als ihr Betrag. Von 1909 bis 1911 stiegen die Darlehen im Betrag um 20¼%, der Zahl nach um 11¾%“[1]).

Soweit Eisfeld. Einige weitere Zusammenstellungen sollen diesen Punkt mehr klären.

1) Eisfeld, a. a. O., Bd. I., S. 241.

Tabelle Nr. 34.

Zahl der Beleihungen bei der Eerste Ned. Sch.

	1914	15	16	17	18
I. —10.000	483	493	454	406	352
II. —25.000	282	291	304	276	262
III. —100.000	118	94	99	95	96
IV. —500.000 }	39	37	32	40	32
V. über 500.000 }	922	915	889	817	742

Leider gibt die Bank nicht an, welche Kapitalbeträge auf die einzelnen Gruppen entfielen. Allgemein zeigt sich aber eine Abnahme der Zahl der beliehenen Schiffe. Immerhin ist sie bei den kleinen Beleihungen bis 10000 Fl. erheblich stärker gefallen als bei denen der V. Klasse.

Bei der schon von Eisfeld erwähnten Nederlandschen Sch. war der Stand der Beleihungen 1918

Tabelle Nr. 35.

	Zahl	Betrag in Mill. Fl.
I 0—10.000 Fl.	475	2,099
II. 10—30.000 Fl.	124	2,074
III. 30—100.000 Fl	36	2,116
IV. } über 100.000 Fl.	36	9,886
V. }	671	16,186

Weitere Angaben enthält Tabelle Nr. 36[1]).

Aus diesen Zusammenstellungen ergibt sich also eine Erweiterung der Annahme Eisfelds, daß die Durchschnittsgröße der Beleihungen im Wachsen begriffen ist. Doch ist seine Ansicht, daß die Ursache hierfür nur in dem Wunsch nach Abnahme der Geschäftskosten bestehe, nicht allein ausschlaggebend. Ein wesentlicher Grund zur Zunahme der durchschnittlichen Beleihungshöhe besteht zweifellos in dem ständigen Steigen der Schiffsgrößen. Da häufig nur neue Schiffe beliehen werden,

1) s. unten S. 208, Anl. 10.

so muß sich diese Ursache naturgemäß dauernd und wachsend bemerkbar machen. Mit diesem Anschwellen der Größenabmessungen wird vielfach eine Abnahme der Schiffszahl verbunden sein. Eine andere Ursache dürfte die sein, daß eine steigende Zahl von Schiffen mit eigener Triebkraft ausgestattet wird, sei es auch nur für gelegentlichen, vorübergehenden Gebrauch; das ist sowohl bei Kähnen wie bei kleinen Seglern der Fall. Ein drittes Moment dürfte in folgendem liegen. Die Banken begannen, wie Eisfeld betont, bei der Binnenschiffahrt und wandten sich dann der Küsten- und Seeschiffahrt zu. Sie beliehen anfänglich auch verhältnismäßig mehr kleine Fahrzeuge als große; das hing wohl mit ihrem ursprünglich geringen Kapital zusammen, das eine starke Verteilung des Risikos erforderte. Mit dem Anwachsen des Kapitals der Banken konnte auch die Zahl der größeren Beleihungen vermehrt werden, die dann in sich selbst schon eine Verteilung des Risikos ermöglichten. Für die angegebenen 3 Tabellen[1]) bleibt zu berücksichtigen, daß hierbei die Zunahme der Schiffspreise während des Krieges eine erhebliche Rolle spielen dürfte. Daß die von Eisfeld angegebene Verminderung der Verwaltungskosten von starker Bedeutung ist, ist zweifellos, aber sie tritt nicht als alleinwirkende Kraft auf. Andererseits kann man von den zwei Angaben, die Eisfeld bringt, noch nicht ganz allgemeine Schlüsse ziehen. Jedenfalls ist es zweckmäßig, jede Bank besonders zu beurteilen, wie sich ergeben wird.

Bei den Zusammenstellungen der Tabelle Nr. 36[2]) fällt besonders bei der Groninger Bank ins Auge, in welchem Maße die Durchschnittsbeleihung wächst. In den 5 Jahren 1914—18 sinkt die Gesamtzahl der Schiffe von 733 auf 480, dagegen steigt die Beleihungssumme von 10,7 Mill. Fl. auf 14,3 Mill. Die Durchschnittsbeleihung hob sich von 14,600 Fl. 1914 auf 29,900 Fl. 1918, also auf mehr als das Doppelte. Ganz besonders macht sich dieses Wachstum in den Stufen IV und V geltend; die drei untersten Stufen haben dagegen erheblich an Zahl

1) Tabelle Nr. 36, s. unten S. 208.
2) Desgl.

wie an Beleihungssummen abgenommen. Man wird bei dieser Bank ein bewußtes Daraufhinarbeiten erkennen können, das Schwergewicht auf größere Objekte zu verlegen.

In noch erheblich stärkerem Maße ist dieser Grundsatz bei der Rotterdamschen Sch. zur Geltung gekommen, bei der sich die Summen, die auf die Gruppen IV und V entfallen, in den 5 Jahren mehr als verzehnfacht haben. Aber diese Zunahme ist hier nicht auf Kosten der unteren Klassen erfolgt. Auch diese zeigen vielmehr ein kräftiges Wachstum.

Ein ganz anderes Bild bietet dagegen die Hollandsche Sch. Hier hat zwar auch eine erhebliche Abnahme der Zahl der Schiffe, von 726 auf 632, stattgefunden. Eine Erhöhung der Beleihungssummen ist aber nur in unwesentlichem Maße erfolgt, von 6,484 auf 6,651 Mill. Fl. Die unterste Stufe hat an Zahl der Schiffe und Beleihungen erheblich abgenommen. Dagegen ergeben die Stufen II und III ein Steigen der Zahl wie der Beleihungssummen. Die zusammengefaßten beiden obersten Stufen zeigen eine absolute Abnahme der Zahl sowie der Beleihungshöhe, verbunden allerdings mit einer Zunahme der durchschnittlichen Beleihungshöhe. Diese Bank kennt also ein bewußtes scharfes Hinarbeiten auf Zunahme der durchschnittlichen Beleihungshöhe verbunden mit geringerer Zahl der Objekte im Sinne der beiden anderen Banken nicht, wenn auch die Durchschnittsbeleihung etwas gestiegen ist. Ein erhebliches Wachstum der Summe verzeichnet nur die II. Stufe und zwar auf Kosten aller übrigen. Von Interesse ist noch, daß die beiden großen Beleihungsstufen bei dieser Bank zusammen nur ca. $^1/_6$ der Gesamtbeleihung ausmachen, dagegen bei den beiden andern über $^2/_3$. Man kann bei dem Übergewicht der beiden untersten Stufen sowohl nach Zahl der Schiffe wie der Beleihungssumme sagen, daß die Hollandsche Sch. eine typische Bank für die Beleihung der Kleinschiffahrt ist.

Von weiteren Banken sei noch auf die folgenden verwiesen. Bei der Veenkolonialen Bank machen die Beleihungen über 50.000 Fl. nicht ganz $^2/_3$ aus. Von den jüngeren Banken hat sich die Zuid-Ned. Sch. nur auf Schiffshypotheken unter 100000 Fl. beschränkt; die Summen unter 50000 Fl. machen

über $^4/_5$ der Gesamtbeleihung aus. Hier tritt also die Absicht hervor, anfänglich zahlreiche kleinere Beleihungen zur Verteilung des Risikos zu suchen. Eine gesunde Gruppierung der Beleihungen zeigt auch die M. v. Scheepscrediet, bei der die Stufen über 100 000 Fl. nicht ganz die Hälfte der Beleihungen ausmachen. Dagegen hat die Internationale Sch. nur 14 Beleihungen in einer Beleihungshöhe von 1.494.400 Fl. abgeschlossen Auf eine Schiffshypothek entfallen im Durchschnitt also über 100 000 Fl. In Wirklichkeit stellt sich dieses Verhältnis noch ungünstiger, weil, nach Abzug der Schiffshypotheken unter 20.000 Fl. auf nur 8 Schiffe über 1.410.000 Fl. entfallen. Da das Kapital dieser Bank nur 2 Mill. Fl. beträgt, wird man eine derart geringe Verteilung des Risikos nicht für unbedenklich halten können. Immerhin lassen sich für die Höhe der einzelnen Schiffshypothek keine bestimmten Grundsätze geben. Doch dürfte das eine feststehen, daß sich die Höhe der Einzelbeleihung nach dem vorhandenen Kapital zu richten hat und einen gewissen Prozentsatz von diesem im allgemeinen nicht überschreiten sollte. Ebenfalls in bestimmtem Verhältnis zum Kapital hat die Summe der großen Schiffshypotheken zu stehen. Ferner ist es sicher, daß die Zahl der großen Beleihungen sowie die Höhe der Einzelbeleihung mit dem Kapital der Bank wachsen kann und zwar in erheblich stärkerem Maße als dieses. Das richtige wird eine gesunde Mischung zwischen Klein-, Mittel- und Großbeleihungen sein.

Was nun den Anteil der Binnen- und Seeschiffe an den Beleihungen anlangt, so hat anfänglich die Binnenschiffahrt durchaus überwogen[1]). Zu ihnen trat vermutlich aber bald die Küsten- und dann die Seeschiffahrt. Leider ließ sich im einzelnen nur wenig genaues Material finden, da in den unteren Stufen der Beleihung auch Seeschiffe wie Schoner, Seefischereifahrzeuge, kleine Küstensegler usw. enthalten sind. Jedenfalls kann man annehmen, daß eine Bank, die eine größere Anzahl von Beleihungen in den drei unteren Stufen vorgenommen hat, darunter auch solche auf Binnenschiffe in erheblichem

1) Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 240.

Maße haben wird. Das dürfte bei sämtlichen Banken Hollands der Fall sein.

Von Einzelheiten ist zu erwähnen, daß die Rotterdamsche Sch. 1916 betont, daß für jüngere Banken Beleihungen auf Binnenschiffe den Vorzug verdienen; sie selbst belieh vor allem Rheinschiffe. Sie hat aber, wie wir oben sahen, später diesen Standpunkt aufgegeben oder die Beleihungen dem gestiegenen Schiffspreise angepaßt, obwohl sie vorsichtige Handhabung im Beleihungsgeschäft betont. Die Zuid-Ned. Sch. hat 1918 nur ein einziges Seeschiff beliehen, sonst 59 Binnenschiffe.

Aus dem Wachsen der beiden oberen Beleihungsstufen läßt sich mit Sicherheit eine Zunahme des Anteils der Seeschiffahrt entnehmen. Da in dieser ein erheblich größeres Kapital angelegt ist als in der Binnenschiffahrt, so muß sie schließlich überwiegen; das gilt unumschränkt für die beiden höchsten Stufen, für die drei unteren weniger. Man kann annehmen, daß sich die meisten holländischen Banken bereits so weit von ihrer ursprünglichen Basis, der Beleihung von Binnenschiffen, entfernt haben, daß bei ihnen die Seeschiffahrt überwiegt. Das gilt jedenfalls von der Eerste Ned., Groninger, Rotterdamschen und Nederlandschen Sch.

Was die Nationalität der Hypothekenschuldner und die örtliche Ausdehnung des Gesamtgeschäfts der Holländer im allgemeinen anlangt, so möchte ich eine Trennung in drei Gruppen vornehmen. Von diesen soll die erste Holland, die zweite das Ausland außer Deutschland, die dritte Deutschland umfassen. Bei dieser letzten Gruppe wird noch eine Prüfung vorgenommen, welche Gewinne die Banken aus Deutschland gezogen haben. Schließlich soll noch die örtliche Ausdehnung der einzelnen Banken besprochen werden.

Was das Arbeitsgebiet in Holland anlangt, so haben die holländischen Banken dort kaum eine nennenswerte Konkurrenz. In Betracht kommen bisher ja überhaupt nur die wenigen belgischen und skandinavischen Banken. Die letzteren scheiden wohl ganz aus. Von der Tätigkeit der beiden belgischen Banken außerhalb Belgiens ließ sich leider überhaupt nur wenig in Er-

fahrung bringen. Man darf schon mit Rücksicht auf ihre geringe Zahl annehmen, daß der holländische Markt nahezu vollständig von den Einheimischen beherrscht wird.

Während des Krieges hat ein Teil der holländischen Banken betont, daß sie ihr Geschäft ausschließlich oder doch überwiegend auf heimische Fahrzeuge beschränken wollen. Das letztere ist z. B. der Fall bei des Eerste Ned. Sch. und der Rotterdamschen Sch., das erstere, ausschließliche Beleihung von heimischen Fahrzeugen, bei der Internationalen Sch., der M. v. Scheepscrediet und der Zuid-Ned. Sch. Man wird dem Verhalten dieser drei ganz jungen Banken nur zustimmen können.

Außerhalb Hollands und Deutschlands haben sich die niederländischen Banken anscheinend überall dort ausgedehnt, wo die Verhältnisse der Schiffahrt, d. h. im wesentlichen die Einrichtung von Schiffshypotheken und Schiffsregistern, es zuließen. So erwähnt Ebhardt[1]) Frankreich, Belgien, Norwegen und einige andere Länder, ohne diese letzteren aber namentlich anzuführen. Negativ gibt er an, daß die Banken nicht in Österreich und der Schweiz arbeiten. Eine Erwähnung von Beleihungen in Frankreich habe ich sonst nirgends gefunden. Aus den Jahresberichten einiger Banken habe ich ferner feststellen können, daß auch England und zwar in erheblichem Maße, sowie Dänemark und Schweden beliehen werden[2]). Anscheinend handelt es sich auch bei der dänischen Skibshypothekbank in Kopenhagen um eine holländische Gründung.

Aus den Angaben von Seite 93—96 geht hervor, daß die Zahl der Beleihungen im außerdeutschen Ausland groß war. Man muß daraufhin die immer wieder geäußerten Ansichten, daß diese Banken ihr Hauptgeschäft in Deutschland haben, etwas berichtigen. Andrerseits darf man aber auch nicht annehmen, daß die Beleihungen in den andern Ländern durchaus in gleichem Verhältnis zu den angeführten Verlustziffern stehen. Denn naturgemäß waren die feindlichen Schiffe mehr gefährdet als die neutralen und von diesen wieder weniger die, die in der

1) Ebhardt a. a. O., S. 38.
2) Vgl. auch unten S. 94ff.

Ostsee verkehrten, oder nur Binnen- oder Küstenschiffahrt betrieben. Man kann aus diesen Angaben also entnehmen, daß Beleihungen schon 1914 in erheblichem Umfang außer in Holland und Deutschland auch im weiteren Ausland erfolgt waren.

Es ist aber wohl sicher, daß sich das Beleihungsgeschäft während des Krieges in größerem Maße den außerdeutschen Ländern zugewandt hat. Anlaß hierzu konnten in erster Linie die umfangreichen Neubauten in England und Skandinavien geben.

Was nun Deutschland anlangt, so möchte ich hier die Angaben wiederholen, die Ebhardt gebracht hat; er berichtet[1]):

„Das wichtigste Betätigungsgebiet der Holländer ist der Rhein, auch am Main und Neckar spielen sie eine Rolle. Am Mittel- und Niederrhein wurde mehrfach geäußert, daß von anderen als den Holländern Hypotheken auf Schiffe überhaupt nicht zu erlangen seien. Ebenso liegen die Dinge an der Ems und in Hamburg. An der unteren Weser und in Bremen konnten wegen des dort noch herrschenden Systems der Partenreedereien[a]) die Holländer noch nicht so stark vordringen. Mehr schon an der oberen Weser. An der Elbe finden sich in Anhalt und im Lauenburgischen nur wenig holländische Schiffshypotheken, das das Geschäft dort von einheimischen Anstalten genügend gepflegt wird[b]). Dagegen herrschen die Holländer im Magdeburgischen[c]), auch anscheinend in Sachsen, weniger schon auf der Saale. Die märkischen Wasserstraßen werden neuerdings stark von ihnen in Angriff genommen, besonders in Berlin selbst dürften sie eine große Rolle spielen. Für die Oberspree kann wohl das vorhin besprochene Schiffsregister als Beispiel dienen. Hier, wie auch in Fürstenberg a. O., beleihen die Holländer besonders Dampfer, ein Geschäft, das von den Vorschußvereinen nicht gern betrieben wird[d]).

---

1) Ebhardt a. a. O., S. 34—36.

a) HGB. §§ 474, 489.

b) Vgl. oben S. 29 und 30.

c) Hierüber hat besonders bedeutend Kommerzienrat Tonne in Magdeburg gearbeitet, der zahlreiche Mißstände aufgedeckt hat.

d) Einzige mir bekannt gewordene Ausnahme ist der in Wehlau (vergl. Anm. 77.).

An der Oder haben wir im allgemeinen dasselbe Bild wie auf der Spree. Fühlbar ist der holländische Einfluß auch nicht unerheblich auf der Weichsel und den preußischen Gewässern.

Gar keine Rolle dagegen spielen die niederländischen Banken auf der Donau, anscheinend weil dort damit gerechnet werden muß, daß die Schiffe nach dem Balkan beiseite gebracht werden. Von holländischen Geldern war ferner nichts bekannt in Oberbayern, Österreich[e]), der Schweiz und am ganzen Bodensee.

Besonders am Rhein und in Westfalen werden holländische Hypotheken auch von großen Firmen genommen, die eine umfangreichere Vermehrung ihrer Flotte vornehmen und nicht die ganze Summe mit einem Male aufbringen wollen. Weniger üblich ist das im Osten f).

Ferner berichtet Mathies[1]): „Leider gibt es keine Statistik, aus der man den Anteil ersehen könnte, den die Beleihung deutscher Schiffe unter diesen Zahlen einnimmt. Mir stehen nur die Zahlen des Hamburger Schiffsregisters zur Verfügung, die aber auch schon lehrreich genug sind. Danach sind zur Zeit insgesamt auf 734 Fahrzeuge für holländische Schiffsbeleihungsbanken Schiffspfandrechte im Betrage von M. 25 630 415 eingetragen. Hierbei sind Gesamthypotheken, die bei mehreren Schiffen eingetragen sind, nur einmal berechnet. Von den Fahrzeugen sind 518 Flußschiffe mit einer Belastung von Mark 7 111 191 und 216 Seeschiffe mit einer solchen von Mark 18 519 224. Unter den Seeschiffen sind wiederum 110 Segelschiffe (Küstensegler und Seeleichter) mit Mark 1 153 600 und

---

e) „Wasserverbindung zum Balkan." Nicht die Wasserverbindung mit dem Balkan allein, wie Dr. Ebhardt meint, sondern vor allem das Nichtbestehen eines Schiffsregisters für Binnenschiffe in Österreich dürfte die entscheidende Ursache für die niederländischen Banken sein, keine Beleihungen auf österreichische Schiffe zu geben.

f) Es scheint dort eine gewisse grundsätzliche Abneigung gegen die Geschäfte mit den Holländern zu bestehen. Aktiengesellschaften von größerer Bedeutung nutzen meist ihren Kredit durch Ausgabe von Obligationen aus, so z. B. verschiedene Elbschiffahrtsgesellschaften.

1) Mathies a. a. O., S. 14; Hanseatische Rechtszeitschrift 1918 S. 258.

106 Dampfschiffe mit Mark 17 365 624 Belastung. Letztere sind mit Ausnahme einiger Hochseeschleppdampfer alles Frachtdampfer."

Was Bremen anlangt, so hat Papendieck[1]) festgestellt, daß im dortigen Register die Hälfte aller Schiffshypotheken für holländische Banken eingetragen und die Beleihungen auf Flußschiffe fast ausschließlich durch sie gegeben sind.

In letzter Zeit hat sich auch in Deutschland selbst eine holländische Bank in Berlin niedergelassen, über die ich folgende Mitteilung fand[2]): „Deutsche Schiffahrtsbank in Berlin-Wilmersdorf. Unter diesem Namen wurde mit holländischer Kapitalbeteiligung ein neues Unternehmen errichtet, das Betrieb von Bankgeschäften, die Beleihung, Versicherung, An- und Verkauf von Schiffen und mit der Schiffahrt zusammenhängenden Grundstücken, Hergabe von Baugeldern, Übernahme von Vertretungen von Versicherungsgesellschaften und Hypothekenbanken bezweckt. Das Kapital beträgt 300 000 Mark." Durch die Post war diese Gesellschaft nicht aufzufinden. Auch im Handelsregister von Berlin war sie Ende 1919 noch nicht eingetragen.

Die Einflüsse des Krieges lassen sich schwer beurteilen. Nach einer Untersuchung der Handelskammer Duisburg, soll die Verschuldung von Rheinschiffen an die Holländer im allgemeinen erheblich gewachsen sein. Doch betreffe das nur die großen Reeder, die Stellung der Partikulierschiffer habe sich dagegen günstiger gestaltet[3]).

Es ergibt sich also, daß die Holländer von Westen aus stetig immer weiter nach dem Osten Deutschlands vorgedrungen sind. Sie haben hier in Deutschland zweifellos eine bedeutende Aufgabe erfüllt, nämlich den kleinen und mittleren Betrieben langfristige Hypotheken als Realkredit zur Verfügung zu stellen und diesen gleichberechtigt neben den bis dahin herrschenden reinen Personalkredit zu setzen.

---

1) Hansa 1913, S. 571.
2) Tägliche Rundschau v. 14. 11. 1919, Morgenblatt, Beilage.
3) Hansa 1917, S. 546; ferner Z. B. S. 1917, S. 184.

Über den großen Umfang des Geschäfts in Deutschland geben die eben erfolgten Aufstellungen einen Überblick. Was nun aber die Summen anlangt, die die holländischen Banken aus Deutschland herausholen, so trifft man darüber recht verschiedene Angaben. Eine weist auf die „enormen Gewinne" der Banken hin[1]). Die Zahlungen werden von anderer Seite auf jährlich 10 Millionen geschätzt[2]). Dabei sind aber die Amortisationen mit eingerechnet. Das ist aber nicht zulässig, da es sich ja bei diesen nur um Wiedererstattung einmal erhaltener Darlehen handelt. An tatsächlichen Verlusten kommen im wesentlichen nur die für Zinsen, Provisionen usw. in Betracht. Diese werden nun auf etwa 4 Mill. Mark geschätzt; dieser Ansicht schließt sich auch Mathies an[3]). Von einer Seite wird dagegen behauptet, daß allein die Zinsen und Provisionen 10 Mill. Mark ausmachen[4]). Mit solchen allgemeinen Behauptungen ohne Unterlagen ist natürlich wenig anzufangen. Die Angabe der Schätzung von 10 Millionen stammt von 1913, die Arbeit von Mathies von 1917. Der Zeitpunkt, auf den sich die erstere stützt, ist nicht angegeben. Bei dem stark zunehmenden Geschäft der Holländer im allgemeinen sowie auch in Deutschland sind genauere Angaben nötig. Wesentlich ist noch, daß das Auslandsgeschäft zahlreicher Banken, also auch in Deutschland, während des Krieges, stark eingeschränkt wurde. Dadurch dürfte sich die Höhe der Zahlungen etwas vermindert haben; allerdings wird unsere Valuta dabei wieder einen Ausgleich zu unsern Ungunsten geschaffen haben. Jedenfalls ist eine Summe von 4 Mill. Mark nicht als ein zu großer Verlust für Deutschland anzusehen. Immerhin ist es aber nicht erwünscht, daß sie ins Ausland abfließt.

Die erwähnten Angaben sind außerordentlich unsicher. Eine bestimmte Unterlage für sie ist nicht bekannt. Diese Frage soll daher kurz nachgeprüft werden. Grundbedingung ist dafür die Feststellung, welcher Anteil von den Beleihungen der Hol-

---

1) Hansa 1917, S. 97.

2) Hansa 1913, S. 569.

3) Mathies a. a. O., S. 24, 25.

4) Hansa 1913, S. 570.

länder auf Deutschland entfällt. Mit dieser Kenntnis steht und fällt jede Schätzung. Und gerade hier ist man infolge der Schweigsamkeit der Banken lediglich auf Vermutungen angewiesen. Daß das Geschäft in Deutschland erheblich ist, ist an Einzelzügen nachgewiesen. Daß es vielfach größer ist, als das in den Niederlanden selbst, ist wahrscheinlich. Es ist aber nicht anzunehmen, besonders auch auf Grund der Nachweisungen über das europäische Geschäft außerhalb Deutschlands und die Möglichkeit einer Beschränkung mehrerer Banken während des Krieges auf Holland selbst, daß es mehr als die Hälfte des gesamten Geschäfts ausmacht. Betont muß aber werden, daß es sich hierbei lediglich um eine Annahme handelt.

Als weiterer Ausgangspunkt dient eine Tabelle Eisfelds[1]) in der der gesamte Bestand an Schiffshypotheken der holländischen Banken am jeweiligen 31. Dezember der Jahre 1899—1912 zusammengestellt ist. Nur die Jahre sollen herangezogen werden, in denen diese Summen von größerer Bedeutung wurden und 10 Millionen Gulden überschritten. Für die Umrechnung von Mark zu Gulden gelte das Verhältnis 1 : 1,7. Als Zinsfuß sind, nach Tabelle Nr. 29 aber etwas zu hoch, 6% angenommen[2]). Als Abschlußprovision will ich den mittleren Satz von 2% einsetzen; etwaige Agentur- und Verlängerungsprovisionen sowie Strafgelder dürften in beidem mitumfaßt sein. Die Tabelle geht von 2 zu 2 Jahren. Alle Zahlen sind in runden Summen gegeben, die auf Millionen Mark lauten. Ferner sind als Dauer der Beleihung 10 Jahre angesehen, sodaß die Provisionen nur alle 10 Jahre fällig sind und auf das betreffende Jahr nur 2% von $^1/_{10}$ des Beleihungsbetrages entfällt. Weil eine Reihe von Verträgen aber auf kürzere Zeit läuft, so wird die Summe der Provisionen etwas höher werden. Da sie im Verhältnis zu den Zinsen aber nur eine geringe Rolle spielen und der Zinsfuß zu hoch eingesetzt ist, dürfte der Fehler nicht zu groß sein.

---

1) S. Tabelle 37, unten S. 209; Eisfeld a. a. O., Bd. II, S. 88.

2) S. oben S. 72.

Tabelle Nr. 38.

Jahr	Hypoth. i. Mill. Mark	6% Zinsen i. Mill. Mark.	2% Prov. i. Mill. Mark	Summe Mill. Mark	50%a. Deutschland i. Mill. Mk.
1904	22	1,32	0,044	1,364	0,682
1906	46	2,76	0,092	2,852	1,426
1908	54	3,24	0,108	3,348	1,674
1910	76	4,56	0,152	4,712	2,356
1912	95	5,70	0,190	5,890	2,945

Es ergibt sich aus der Zusammenstellung der letzten Spalte folgendes. Es ist falsch, zu behaupten, daß jährlich ein Betrag von annähernd gleicher Höhe nach Holland fließt. Vielmehr ist diese Summe in ihrer Höhe stets verschieden gewesen, ist aber in starkem Steigen begriffen. Ihr Betrag hat 4 Mill. Mark bis 1912, dem Zeitpunkt, aus dem diese Angabe stammen kann, nicht erreicht, sondern ist wahrscheinlich um 1 Mill. Mark darunter geblieben. Die Annahme eines Betrages von 4 Millionen ist nur dann erklärlich, wenn man den Betrag der Beleihungen, der auf Deutschland entfällt, auf $^2/_3$ aller Schiffshypotheken der holländischen Banken einschätzt; das ist aber, wie oben ausgeführt, zu hoch. Ein Betrag von 10 Mill. anzunehmen, enthält dagegen unter allen Umständen eine erhebliche Übertreibung.

Schwierig ist nun festzustellen, wie sich die Zahl und Höhe der Beleihungen bei den einzelnen Banken auf die angegebenen drei Ländergruppen verteilt. Die Banken haben naturgemäß kein Interesse daran, diese bekannt zu geben, um die Konkurrenz nicht aufmerksam zu machen.

Gewisse Anhaltspunkte lassen sich aus den Zwangsvollstreckungen gewinnen. Ebhardt gibt darüber folgende Tabelle[1]).

Tabelle Nr. 39.

Bank	Jahr	Zwangsvollstreckungen		
		Deutschland	Holland	Sonstige
Algemeene	1911		5	
	1912	3[a])	3[a])	0
Groninger Sch.	1913	10	2	0

1) Ebhardt a. a. O., S. 41. Ich bringe die Tabelle nur insoweit, als sie hier Interesse hat.

a) Dazu zwei Konkurse (Nationalität unbekannt).

Bank	Jahr	Zwangsvollstreckungen Deutschland	Holland	Sonstige
Veenkoloniale Bank	1910	0	0	0
	1911		3	
	1912		1	
	1913		6	
Nederlandsche Sch.	1913	0	0	0

Über die verschiedenen Banken läßt sich allgemein sagen, daß mit Ausnahme der 1917 gegründeten wohl jede ein umfangreiches Geschäft in Deutschland hat. Im einzelnen zeigt sich folgendes Bild:

Für die Alg. Groninger Sch. läßt sich aus den Versteigerungen 1914/18 sowie aus Kriegsverlusten ein umfangreiches Auslandsgeschäft annehmen.

Tabelle Nr. 40.

Versteigerungen.

	1914	1915	1916	1917	1918
Niederlande	2	—	2	2	—
Deutschland	—	—	1	2	—
Ausland	1	—	—	—	—

Ferner verweise ich für die Zeit vor dem Kriege auf Tabelle Nr. 39.

Ebenfalls aus den Jahresberichten der Kriegszeit läßt sich mancherlei in Einzelheiten erkennen. So ist eine erhebliche Zahl von Schiffen versenkt, beschlagnahmt, auf Minen gelaufen oder sonstwie durch die Verhältnisse des Krieges zu Grunde gegangen. Eine Verlust-Tabelle zeigt darüber folgendes Bild:

Tabelle Nr. 41.

	1914	1915	1916	1917	1918
Niederlande	1	—	2	—	2
Deutschland	—	1	—	1	—
Norwegen	—	3	1	4	—
Dänemark	—	1	—	—	—

Auch sonst werden bei dieser Bank Beleihungen in Skandinavien erwähnt (1915). Außerdem lassen in deutscher Sprache ausgegebene Beleihungsbedingungen und Fragebogen auf ein umfangreiches Geschäft dort schließen.

Bei der Eerste Ned. Sch. in Dortrecht gingen an beliehenen Schiffen verloren aus:

Tabelle Nr. 42.

	1914	1915	1916	1917	1918
Deutschland	—	—	2	—	—
England	—	1	2	8	7
Niederlande	1	4	—	3	5
Schweden	—	—	—	1	—
Norwegen	1	1	—	1	—
Dänemark	—	—	1	—	—

Aus diesen Angaben läßt sich ersehen, daß die außerdeutschen Auslandsbeleihungen ziemlich umfangreich gewesen sein müssen. Zugleich fallen die starken Verluste infolge des U-Bootkrieges 1917 und 1918 ins Auge. Ferner wurden 1914 1 englisches und 4 deutsche Schiffe aufgebracht. Auch belgische Flußschiffe werden 1914 als beliehen erwähnt. Diese Gesellschaft hatte im Ausland, außer Deutschland, Nebenstellen in Christiania und Stockholm, in Holland in Amsterdam und Rotterdam. Auf ein starkes Geschäft in Deutschland läßt schließen, daß sie Niederlassungen in Ruhrort, Duisburg und Hamburg besitzt. Ferner hat sie eine deutsche Übersetzung ihrer Satzung herausgegeben.

Die Veenkoloniale Bank gibt 1918 ihren Beleihungsbestand getrennt nach ausländischen und holländischen Schiffen an:

Tabelle Nr. 43.

Ausland	239 mit zusammen	4 204 615,99½ Fl.
Niederlande	276 mit zusammen	2 979 714,65 Fl.
Zusammen	515 mit zusammen	7 184 330,64½ Fl.

Hieraus geht hervor, daß sich die Beleihungen zwar der Zahl nach ziemlich gleichmäßig auf Holland und das Ausland verteilten, daß jedoch der Beleihungssumme nach die ausländische

erheblich überwog. Es handelt sich also bei dem Ausland um verhältnismäßig größere Fahrzeuge. Leider ist keine Angabe nach den einzelnen Ländern erfolgt. Nur an einer anderen Stelle wird darauf hingewiesen, daß die in Deutschland abgeschlossenen Beleihungen in holländischem Geld Fl. 1 232 467.— betrugen. Da sonst wiederholt in der Literatur angegeben wird, daß im allgemeinen die Zahlung in holländischer Währung erfolgt, könnte man vielleicht auf den deutschen Anteil schließen. Die Bank gibt ferner deutsche Beleihungsbedingungen und Fragebogen heraus und war im Wesergebiet tätig[1]). Nach Tabelle Nr. 39 scheint ihr ausländisches Geschäft recht sicher gewesen zu sein.

Auch die Hollandsche Sch. erwähnt in ihren Berichten 1914—1918 vielfach deutsche und andere ausländische Beleihungen.

Die Amsterdamsche Sch. arbeitete im Wesergebiet[2]).

Die Zuid-Ned. und die Internationale Sch. beschränkten sich vorläufig ausschließlich auf Holland. Das gleiche gilt für die M. v. Scheepscrediet, die den Unternamen „Société Néérlandaise de Credit Maritime" führt, also wohl später vorwiegend in Belgien und Frankreich arbeiten will.

Bei einer Zusammenfassung über die örtliche Verteilung des Beleihungswesens ist es zweckmäßig, drei Gruppen von Banken zu unterscheiden. Das sind einmal die, die ausschließlich oder wesentlich in Holland arbeiten, dann die, die ihre Haupttätigkeit im Ausland haben, schließlich solche, die eine sichere Basis in Holland besitzen und auf dieser das Auslandsgeschäft betreiben. Zu der ersten Gruppe kann man vorläufig den Internationalen Sch., die Zuid-Ned. Sch. und die M. v. Scheepscrediet rechnen. Zu der mittleren Gruppe, die besonders im Ausland arbeitet, wird man die Eerste Ned. Sch. und die Hollandsche Sch.[3]) zählen können. Zu den Banken der dritten Gruppe, die ihr Auslandsgeschäft auf einer festen Grundlage

1) Z. B. S. 1913, S. 44.
2) Desgl.
3) Eisfeld, a. a. O., Bd. I, S. 237.

in Holland betreiben, wird man die Veenkoloniale Bank stellen dürfen.

Diese Angaben und Zusammenstellungen sind aber nur für die Gegenwart von Bedeutung. Bei dem Charakter des Leichtbeweglichen, Flüssigen, den das Geschäft der Schiffshypothekenbanken hat, ist eine Änderung in wenigen Jahren möglich.

Teil III.

Einwirkungen der holländischen Schiffshypothekenbanken auf das deutsche Wirtschaftsleben.

Mit der zunehmenden Bedeutung der holländischen Schiffshypothekenbanken in Deutschland wurden sie für verschiedene Erscheinungen wirtschaftlicher Art mehr oder weniger verantwortlich gemacht, die sich im Zusammenhang mit ihnen zeigten. Es handelt sich hier um das Vordringen der holländischen Werften, besonders für den Binnenschiffbau, über die Zunahme der holländischen Schiffahrt in der Küstenschiffahrt und auf dem Rhein und den wachsenden Einfluß der niederländischen Versicherungsgesellschaften. Ihr Anteil an der Überproduktion im Binnenschiffbau ist an anderer Stelle behandelt worden[1]).

Abschnitt 1.

Schiffbau.

Über die Überlegenheit des holländischen Schiffbaus und das ständige Zurückdrängen des deutschen durch ihn und über die zugrunde liegenden Ursachen ist viel geklagt worden. So hatte sich der Verein deutscher Maschinenbauanstalten 1913 dagegen gewandt, daß Schiffsbestellungen in größerem Umfange im Auslande erfolgten[2]). Die deutsche Reederei hatte früher vielfach im Ausland bauen lassen, besonders Seedampfer. Mit

1) S. oben S. 75f.

2) Allgemeine Schiffahrtszeitung. Berlin 1913, S. 535.

dem Aufschwung der deutschen Werften wurde das allmählich anders. So konnte in der „Allgemeinen Schiffahrtszeitung" auf die oben erwähnte Klage der Maschinenbauanstalten hin mit Recht erklärt werden, daß diese Angabe zu allgemein gehalten sei und daß vorwiegend nur Binnenschiffe dafür in Betracht kämen. Die Behauptung von der Überlegenheit des holländischen Schiffbaus ist also dahin richtig zu stellen, daß sie jedenfalls für den Bau von Hochseedampfern nicht besteht und als Konkurrenz nicht entscheidend in Betracht kommt. Anders liegt die Sache bei dem Küsten- und Binnenschiffbau. Auch hier muß man wieder den Dampfschiffbau großenteils ausschließen; dasselbe gilt für Spezialbauten wie Bagger, Elevatoren usw. Bei solchen hochwertigen und komplizierten Fahrzeugen spielt die holländische Konkurrenz keine große Rolle, hier überwiegt vielmehr die bessere technische Ausbildung der Deutschen[1]). Es bleiben also nur noch kleinere Segelschiffe, Leichter, Schlepper, Binnenschiffe, usw. übrig und hier ist die Konkurrenz der Holländer, besonders bei letzteren, allerdings geradezu vernichtend für den deutschen Schiffbau. Metz hat in einer interessanten Arbeit das Spezialgebiet des Rheinschiffbaus behandelt. Er kommt zu dem Ergebnis, daß Holland bis über 70% der Schleppkähne für den deutschen Rhein baut. Der Wert allein der eisernen Schiffe, die bis 1910 dort für Deutschland gebaut wurden, wurde auf über 76 Millionen Mark veranschlagt, dazu kamen noch die zahlreichen hölzernen Schiffe. Direktor Blümcke nahm als Wert bis zum gleichen Zeitpunkt 79 Millionen Mark an, vielleicht sind hierbei die hölzernen Fahrzeuge einbegriffen[2]). Eine weitere Angabe schätzt 1912 den Preis der in den letzten Jahren vor diesem Zeitpunkt in Holland gebauten deutschen Schiffe sogar auf ca. 100 Mill. Mark[3]). Eingehende Angaben darüber macht ferner Mathies[4]).

---

1) Dr. Th. Metz: Der Rheinschiffbau. Diss. Stuttgart 1912, S. 23.

2) Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau. Deutsche Schiffahrt 1913, S. 134; Z. B. S. 1913, S. 44f.

3) Berliner Finanz- und Handelsblatt v. 14. Juli 1912.

4) Z. B. S. 1917, S. 234.

Auch für die Weserschiffahrt lieferte Holland die meisten Schleppkähne[1]). Das dürfte wohl besonders 1907 der Fall gewesen sein, da die Schiffer dort zu dieser Zeit lebhaft bauen ließen[2]). Das Abwandern von Aufträgen nach Holland betont allgemein auch Grotewold[3]).

Die Handelskammer Oldenburg hebt hervor, daß Neubauten für Privatreedereien nur unter sehr ungünstigen Bedingungen zu erhalten seien[4]). Um einen Vergleich für die Preise zu geben, sei nur erwähnt, daß bei einer Submission der Wasserbauinspektion Emden auf 6 Schlepprähme von 15 Offerten die höchste 321 000 Mark forderte, die billigste 217 500 Mark, dagegen eine holländische Werft nur 135 000 Mark[5]).

Ebenso gehen Aufträge aus Hamburg, Bremen und den weiteren Nordsee- wie den Ostseehäfen nach Holland[6]). So wurden allein aus dem kleinen Ort Burg i. D., der am Nordostseekanal liegt, in einigen Jahren (vor 1913) kleine Küstensegler zum Gesamtpreise von etwa 750 000 Mark aus Holland erworben. Von den kleinen eisernen Binnenschiffen für Rhein, Ems, Weser und Elbe werden in den Niederlanden 70—75%, stellenweise sogar 80%, gebaut[7]). Über die deutschen Bestellungen in Holland pflegt die „Hansa" häufig Notizen zu bringen[8]). Während des Krieges war die Tätigkeit der Holländer für die deutsche Schiffahrt nur gering[9]).

Eine weitere Ergänzung finden diese Mitteilungen durch folgende Angabe: Holland beabsichtigte die Einführung von Zöllen auf die Baustoffe für Schiffe. Dagegen protestierte 1911 der „Verein nord- und niederländischer Schiffbauer" in Gro-

---

1) H. Meyer zu Selhausen: Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen. 1911, S. 293.

2) desgl. S. 287.

3) Dr. Christian Grotewold: Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Berlin 1914, S. 71.

4) Hansa 1909, S. 876.

5) Hansa 1909, S. 976.

6) Deutsche Schiffahrt 1913, S. 134; ferner Z. B. S. 1912, S. 170.

7) Deutsche Schiffahrt 1913, S. 163; Hansa 1913, S. 829.

8) z. B. Hansa 1911, S. 75 und 811; 1913, S. 845; 1914, S. 89.

9) Schiffbau 1916, S. 284.

ningen bei der zweiten Kammer. Er betonte, daß seine Werften im wesentlichen für den Export arbeiteten. Allein etwa 80% seiner Bauten gingen nach Deutschland. Ich möchte schon hier darauf hinweisen, daß die Werften im Groninger Bezirk als mitunter unzuverlässig anzusehen sind[1]).

Vielfach scheint die Lage für den deutschen Binnenschiffbau derart zu sein, daß ihm nur noch die staatlichen Aufträge zufließen; jedenfalls kommt er an manchen Stellen nur selten in Konkurrenz[2]).

Von größter Bedeutung ist ferner, daß für die Rheinschifffahrt nach einer Angabe aber auch die Reparaturen ausschließlich in Holland ausgeführt werden, weil die deutschen Werften zu teuer sind[3]).

So erheben denn die Rheinschiffswerften bereits 1901[4]) Klage beim Bundesrat, auch unter besonderem Hinweis auf die schlechte Bauausführung in Holland. Sie forderten zur Abhilfe Zollfreiheit für das Flußschiffbaumaterial, die 1906 auch gewährt wurde. Wiederholt wandte sich der „Verein deutscher Maschinenbauanstalten", wie schon angegeben, dagegen, daß Schiffsbauaufträge ins Ausland gingen[5]). Dagegen betonten die „Hamburger Beiträge", die die Interessen der größeren Reeder vertraten, daß diese auch die Erfahrungen des Auslands ausnutzen wollten. Besonders tätig zeigte sich der Direktor einer Mannheimer Werft, der Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Blümcke, der schon früher erwähnt wurde und über dessen Arbeiten das Literaturverzeichnis Aufschluß gibt. Es ist erklärlich, daß gerade der Rheinschiffbau es war, der sich zuerst gegen die holländischen Werften wandte, denn er wurde ja durch sie am meisten benachteiligt. So betrug 1907 die Zahl der deutschen Werften im Rheingebiet 118 mit 1306 beschäftigten Arbeitern, die der holländischen 1910 423 mit rund 18 000.

---

1) Schiffbau 1911, S. 840; vgl. auch unten, S. 103.

2) Deutsche Schiffahrt 1912, S. 541.

3) Die freie Donau 1917, S. 87.

4) Bundesrateingabe der Rheinschiffswerften. Mannheim 1901.

5) Hansa 1910, S. 1007, 1033; Allgemeine Schiffahrtszeitung, Berlin 1913, S. 535.

An größeren Werften gab es im deutschen Rheingebiet 9, in den Niederlanden 160[1]). Anscheinend hat die Zahl der Werften dort rasch zugenommen[2]). Im Kriege fanden noch Erweiterungen statt[3]). In diesen Zahlen zeigt sich die erhebliche Überlegenheit des holländischen Schiffbaus gegenüber dem rheinischen.

Die Gründe dieser eigenartigen Erscheinung liegen vor allem in dem billigeren Bau der Holländer. Dieser hat sehr verschiedene Ursachen, auf die immer wieder hingewiesen wird. Eine ausführliche Darstellung hat Metz gegeben. Die einzelnen Hauptgründe sind nach ihm die geringeren Materialpreise, die niedrigen Steuern und sozialen Lasten, der billige Kredit, die geringen Löhne[4]).

Holland kann durch seine günstige geographische Lage zwischen Belgien, Deutschland und England und durch die Konkurrenz dieser Länder Schiffbaumaterial, das es nicht selbst herstellt, sehr billig erhalten. Für einen Kahn von etwa 90 000 Mark betrug 1910 allein im Baumaterial die Differenz etwa 4 600 Mark zu Ungunsten der deutschen Werften. Eine Zeitlang lieferten, der Auslandskonkurrenz wegen, die deutschen Walzwerke ihre Bleche billiger nach Holland als nach Deutschland[5]). Die Steuern spielen nach Metz keine wesentliche Rolle, ebenso wenig die Spezialisierung, die von den Holländern betrieben wird. Das Gleiche gilt von den sozialen Lasten, auf die sonst in der deutschen Literatur immer wieder hingewiesen wird.

Für ausschlaggebend hält er dagegen die billige Lebenshaltung, die durch die zollfreie Einfuhr der Lebensmittel usw. ermöglicht wird.

Als gesamte mittlere Belastung schätzt er für den Oktober 1910 die Mehrkosten für einen eisernen Kahn von 1700 t Trag-

---

1) Metz: Der Rheinschiffbau. Stuttgart 1912. S. 7, 10, 11.

2) Schiffbau 1912, S. 377.

3) Hansa 1917, S. 130, 131.

4) Vergl. auch Dr. Kreuzkam: Die neuere Entwicklung der Rheinschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1914, S. 366f.

5) Vgl. dazu auch: Z. B. S. 1912, S. 170.

fähigkeit auf einen Betrag von 18 600 Mark zu Ungunsten der deutschen Werften, also auf über 20% des Preises von 90000 Mark. Nach anderen Angaben sind die Preisunterschiede noch größer. So wird ein solcher von sogar 30—35% angegeben[1]). Eine abweichende Mitteilung spricht allerdings nur von 10—12%[2]). Damit können natürlich die deutschen Werften nicht konkurrieren.

Den Einfluß des billigeren Bankkredits infolge des geringeren Zinsfußes in Holland, der ½—1% unter dem deutschen steht, hält Metz mit Recht nicht für wesentlich. Ebenso schätzt er die Kreditersparung als nicht ausschlaggebend ein, die die holländischen Werften dadurch genießen, daß die heimischen Schiffshypothekenbanken durch Hingabe der Baugelder es dem Schiffer ermöglichen, eine möglichst hohe Anzahlung an die Werft zu machen.

Abschnitt 2.

Mangelhaftigkeit des holländischen Schiffbaus.

Eine weit verbreitete Klage ist die über die mangelhafte Bauweise der holländischen Werften. Da diese, wie schon ausgeführt, erheblich billiger bauen können als die deutschen, liegt es nahe, dafür eine entsprechende Unsolidität der Herstellung anzunehmen. Diesen allgemein gehaltenen Behauptungen schließt sich auch Mathies[3]) an, der erklärt, daß die holländischen Werften, anscheinend nicht mit Unrecht, den Ruf hätten, qualitativ erheblich unter den deutschen zu stehen.

Dieser Vorwurf wurde schon 1901 in der erwähnten Eingabe von fünf größeren deutschen Rheinwerften an den Bundesrat erhoben[4]). Da hier die Konkurrenz mitspielt, wird man dieser Angabe kein zu hohes Gewicht beimessen dürfen.

---

1) F. Junge: Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau, Deutsche Schiffahrt 1913, S. 163; ferner: Hansa 1913, S. 829; vgl. S. 100.

2) Bericht über den allg. Genossenschaftstag 1913, S. 247.

3) Mathies a. a. O., S. 16.

4) Bundesratseingabe der Rheinschiffswerften. Mannheim, 1901.

Ebenso wendet sich ein Aufsatz in der „Deutschen Schiffahrt“[1]) gegen die holländischen Werften. „Wer die einschlägigen Verhältnisse kennt, wird nicht behaupten können, daß die von Holland kommenden Schiffe der Bauausführung nach etwas Vorbildliches sind. Häufig läßt sie sogar recht viel zu wünschen übrig. Einige Werften bringen freilich auch wiederum recht gute Arbeit heraus, aber bei Erzeugnissen anderer fehlt es dafür umsomehr.“ „Man wird dem vielleicht entgegenhalten, daß die holländische Arbeit in den letzten Jahren wesentlich besser geworden ist. — Aber oft zeigt sich auch bei neueren Schiffen mangelhafte Ausführung.“ In der gleichen Zeitschrift wird auch im folgenden Jahr die schlechte Bauausführung in Holland als bekannt betont).

Zu diesen allgemein gehaltenen Behauptungen treten feststehende Tatsachen. Großes Aufsehen erregte das Leckspringen des kleinen Motorschoners „Hans“ im Juli 1913, der auf der holländischen Werft von Erven J. van Aller in Hasselt erst 1912/13 hergestellt war. Das Seeamt in Flensburg stellte bei der Hauptverhandlung am 17. September 1913 fest[3]), daß er überaus nachlässig erbaut war. Dieser Mangel in der Herstellung ist deswegen bezeichnend, weil die Ausführung unter Aufsicht des Germanischen Lloyd erfolgt war, also demnach Qualitätsarbeit hätte sein müssen. Bei der Besichtigung erklärte ein Vertreter des Verbandes deutscher Küstenschiffer[4]), daß in der letzten Jeit sechs ähnliche Fälle bemerkt worden wären. Diese Schiffe seien sämtlich auf holländischen Werften erbaut. Darunter habe sich auch ein Segler befunden, der auf der gleichen Werft wie der „Hans“ hergestellt sei. Auch sonst sind solche Fälle in letzter Zeit häufiger vorgekommen[5]). Ebhardt berichtet

---

1) Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau, in: Deutsche Schiffahrt 1913. S. 133.

2) Deutsche Schiffe von Deutschlands Werften, in: Deutsche Schiffahrt 1914, S. 106; ferner Deutsche Schiffahrt 1913, S. 478.

3) Leckspringen des Motorschoners „Hans“ (Seeamt Flensburg) Hansa 1913, S. 836.; ferner Z. B. S. 1913, S. 503.

4) Hansa 1913, S. 813.

5) Z. B. S. 1914, S. 215.

ebenfalls darüber[1]). Gegen die dem Germanischen Lloyd gemachten Vorwürfe wegen mangelhafter Baubeaufsichtigung im Falle des „Hans" verteidigte sich dieser. Aus seiner Abwehr[2]) ist folgendes bemerkenswert: „Daß sich unter den Werften in Holland, namentlich in dem hier in Frage kommenden Groninger Bezirk, Betriebe befinden, deren Arbeiten denjenigen der deutschen Schiffswerften nicht ebenbürtig sind, ist uns längst bekannt. Die holländischen Werften sind daher auch bereits seit vielen Jahren Gegenstand unserer Sorge gewesen. Um den geschilderten Mißständen wirksam begegnen zu können, haben wir vom Jahre 1899 an bis 1911 durch einen unserer tüchtigsten deutschen Experten eine ständige Oberaufsicht über den ganzen in Betracht kommenden holländischen Bezirk ausüben lassen." Doch seien ihm von 114 Schiffen, die 1904—1912 im Groninger Bezirk durch ihn klassifiziert seien, nur 5 Fälle bekannt geworden, bei denen bei periodischen Besichtigungen über kleinere Leckagen geklagt sei. Andererseits betont er aber auch, daß man nicht behaupten dürfe, daß die Mehrheit der holländischen Werften schlechte Arbeit liefere. Es muß aber auch darauf hingewiesen werden, daß etwa 80% der Bauten der Groninger Werften nach Deutschland gehen[3]). Dadurch wird das Bild denn doch etwas ungünstiger.

Die Stimmen, die die holländischen Werften verteidigen, sind ziemlich spärlich. So wendet sich 1900/01 die Handelskammer Ruhrort[4]) gegen den Vorwurf, daß die Holländer im allgemeinen nachlässig bauten. Das sei nur bei den schlechten Werften der Fall und solche gäbe es auch in Deutschland. Der gleichen Anschauung ist auch Metz[5]); jedoch war ihnen das Material über den Fall des „Hans" und die Äußerung des Germanischen Lloyd noch nicht bekannt.

---

1) Ebhardt a. a. O., S. 29.

2) Hansa 1913, S. 911f.

3) Schiffbau 1911, S. 840; vgl. a. oben S. 101.

4) 3. Jahresbericht der Handelskammer Ruhrort 1900/01, S. 73.

5) Metz, Theodor: Der Rheinschiffbau am deutschen Rhein und in den Niederlanden. Münchener volkswirtschaftliche Studien 117, 1912, S. 30, 31.

Will man sich ein einigermaßen richtiges Urteil bilden, so wird man zweifellos die Ansicht des Germanischen Lloyd als sachverständig ansehen müssen. Es ist dabei aber auch zu berücksichtigen, daß er pro domo spricht, wenn er für die holländischen Werften ein Wort einlegt. Ein ganz anderes Gesicht gewinnt jedoch die Sache, wenn man hört, daß der Bau in Holland oft ohne jede Aufsicht von Klassifikationsgesellschaften, wie z. B. Germanischer Lloyd usw., stattfindet[1]). Das wird erklärlich, wenn man die Kapitalschwäche der kleinen Schiffer bedenkt und in Betracht zieht, daß die Werften beim Bau nach Lloyds Vorschriften gewöhnlich 5—8% Zuzahlung verlangen[2]). Der Schiffer wird häufig darauf verzichten und hat dann einen liederlich ausgeführten Bau. Wenn dieser sogar unter Kontrolle des Lloyd so schlecht werden kann wie im Falle des „Hans", dann kann man sich den Bau nichtbeaufsichtigter Schiffe auf solchen Werften vorstellen.

Bedenkt man ferner, daß die Niederlande 1910 insgesamt 423 Schiffswerften besaßen[3]), von denen sich 40 in der Provinz Groningen befanden, so es ist sicher, daß es darunter auch recht unsolide geben wird.

Es ist also nicht der gesamte holländische Schiffbau mangelhaft, sondern es gibt in ihm zweifellos eine große Zahl durchaus erstklassiger Werften. Man wird aber hinzufügen müssen, daß es eine verhältnismäßig hohe Zahl von Schiffsbauanstalten gibt, deren Bauart nicht als genügend bezeichnet werden kann. Es kommt für den Besteller, wenn er sicher gehen will, also darauf an, nur bei einer als durchaus zuverlässig bekannten Werft bauen zu lassen[4]).

Abschnitt 3.

Schiffahrt.

Weitere Klagen wurden über das Vordringen der holländischen Schiffahrt in Deutschland geführt. Doch

1) Hansa 1913, S. 829; Metz a. a. O., S. 31.
2) Deutsche Schiffahrt 1913, S. 134.
3) Metz, „Der Rheinschiffbau" 1912, S.9f.
4) Hansa 1913, S. 838, 911.

gilt das nicht für jede Art dieses Gewerbebetriebes. Von Seiten der Überseefahrt sowie der Küstenschiffahrt, soweit sie mit Dampfern betrieben wird, sind keine Klagen über niederländische Konkurrenz bekannt geworden. Anders liegt es dagegen auf dem Gebiete der Küstenschiffahrt, insofern sie mit Segelschiffen[1]) erfolgt. So zeigt sich in dem Verkehr der holländischen kleinen Küstensegler in den deutschen Häfen ein erheblicher Aufschwung[2]). Es wird hervorgehoben, daß die holländische Konkurrenz in Osfriesland oft geradezu vernichtend sei. Das gleiche wird von Oldenburg angegeben[3]). So klagen auch die Kieler und die Altonaer Handelskammer, daß die deutschen Küstenschiffer gegen die Holländer nicht aufkommen könnten. Bis weit nach Ostdeutschland hin zeigt sich die gleiche Erscheinung. In Danzig stieg der Anteil der holländischen Flagge bei diesen Fahrzeugen im Hafenverkehr von 2½% im Jahre 1907 auf 6% 1912; in Memel von 12% 1907 auf über 40% 1912, in Elbing entfielen vor 1914 ca. 30% auf die Niederländer, auch in Königsberg ist der Anteil der deutschen Schiffahrt zurückgegangen[4]). Die Ursachen hierfür werden aber kaum auf die Schiffshypothekenbanken zu schieben sein und ebensowenig auf den billigen Bau der holländischen Werften. Denn dem deutschen Schiffer standen sowohl die holländischen Werften wie Schiffshypothekenbanken zur Verfügung. Der Grund dürfte vielmehr in der stärkeren sozialen Belastung der deutschen Schiffer liegen, wie die Handelskammer Altona beklagt[5]), der billigen Versorgung mit Lebensmitteln aus der Heimat für die Holländer und schließlich darin, daß der deutsche Schiffer gesetzlich gezwungen ist, eine besondere Wohnung auf dem Lande

---

1) Deutsche Schiffahrt 1914, S. 139.

2) Die holländische Flagge in der deutschen Küstenschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1914, S. 139f.

3) Der holländische Wettbewerb mit deutschen Küstenseglern; Hansa 1909, S. 165.

4) Die holländische Flagge in den ostdeutschen Häfen: Das Schiff 1914, S. 75.

5) Deutsche Schiffahrt 1914, S. 60. Jahresbericht der Handelskammer Altona für das Jahr 1913. I. Teil, S. 24.

zu haben, der holländische aber nicht. Erwähnt soll aber auch werden, daß in der Ostsee an der Verdrängung der deutschen Segler auch die Dänen erheblich beteiligt sind[1]). Über den Druck der sozialen Lasten und die dadurch herbeigeführte Erschwerung der Konkurrenz mit dem Ausland klagt übrigens auch die Großreederei[2]).

Während die Beschwerden der Küstenschiffahrt wenig Aufsehen erregt haben, war dies in ganz anderem Maße hinsichtlich des Vordringens der Holländer in der Rheinschiffahrt der Fall. Diese Frage wurde 1913 durch den Ingenieur Kielhorn angeschnitten. Er behauptete auf Grund eingehender Prüfung des „Rheinschiffahrtsregisters," das die Versicherungsgesellschaft „Providentia" herausgibt, daß ein erheblicher Rückgang der deutschen Flagge auf dem Rhein zu verzeichnen sei. Seine Ansicht begründete und verfocht er in einer Anzahl von Aufsätzen[3]). Diese und die sich daran knüpfende Polemik erregten großes Aufsehen und führten zu einer sorgfältigen Durchprüfung des zugrunde liegenden Materials. Es ergab sich, daß das Rheinschiffahrtsregister, auf das Kielhorn seine Behauptungen stützte, als sichere Grundlage keinesfalls dienen kann. Gegen Kielhorn wandte sich vor allem Schmitz, der in einer Reihe von Aufsätzen die Unrichtigkeit der Behauptungen Kielhorns nachzuweisen suchte. Seine Arbeiten auf diesem Gebiet finden sich im Literaturverzeichnis[4]). Ihm schloß sich die Handelskammer Duisburg an[5]), die eine große Überlegenheit der deutschen Dampferflotte hervorhob, auch Kreuzkam trat dieser Ansicht bei. Eine eingehende Prüfung der Sache, aber auf breiterer Grundlage, als Kielhorn sie ursprünglich hatte, hat Ebhardt versucht[6]). Er kommt daraufhin zu der Ansicht, daß der Anteil

---

1) Deutsche Schiffahrt 1914, S. 139f.

2) Hansa 1911, S. 242.

3) s. Quellennachweis.

4) Vergl. auch Scheepvart v. 9. 12. 1911.

5) Jahresbericht der Handelskammer Duisburg für 1913. Duisburg S. 23—25. Ferner: Dr. Kreuzkam: Die neuere Entwicklung der Rheinschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1914, S. 367.

6) Ebhardt, a. a. O., S. 4f., S. 17.

der Holländer an der Rheinschiffahrt im Steigen begriffen sei. Mir scheinen aber die bisher vorhandenen Unterlagen noch nicht ausreichend zu sein, um ein endgültiges und sicheres Urteil abgeben zu können[1]). Jedenfalls kann aber von einem Vordringen der Holländer in einem solchen Umfange, wie es Kielhorn angenommen hatte, nicht die Rede sein.

Auch im Gebiete des Dortmund-Ems-Kanals wurde über zunehmenden Wettbewerb holländischer Fahrzeuge geklagt. Doch blieb diese Behauptung nicht ohne Widerspruch[2]).

Abschnitt 4.

Versicherungswesen.

Ein anderer Vorwurf, der wiederholt gegen die holländischen Schiffshypothekenbanken erhoben wurde, ist der, daß sie die Hypothekenschuldner nötigen, nur bei solchen Versicherungsgesellschaften zu versichern, die ihnen erwünscht seien. Es ist klar, daß ihnen nur erstklassige, vollständig sichere Gesellschaften genügen können. Ebhardt erklärt hierzu, daß die Holländer infolgedessen die im Osten bestehenden kleineren Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit nicht als genügend sicher ansehen und deren Mitgliederstand dadurch mindern[3]). Die auch aufgestellte Behauptung von einem Druck der Banken darauf, daß die Versicherungen möglichst bei holländischen Gesellschaften genommen werden, scheint nur für vereinzelte Fälle zuzutreffen[4]). Immerhin wird aber von einer Seite hervorgehoben, „daß fast die gesamte Rheinschiffahrt, auch die deutsche, bei holländischen Gesellschaften versichert ist[5])." Bisweilen soll auch verlangt werden, Versicherungen bei Lloyds in London zu nehmen. Um was für eine Art von Versicherungen

1) An Literatur vergl. hierzu noch den Quellennachweis.
2) Der Rhein 1906, S. 507.
3) Ebhardt a. a. O., S. 39; Z. B. S. 1913, S. 46.
4) Bl. f. Genossenschaftswesen 1916, S. 307.
5) Die freie Donau 1917, S. 87.

es sich hierbei handelt, ist nicht bekannt[1]). Jedenfalls scheint sich aber eine größere Schädigung des deutschen Transportversicherungswesens durch die holländischen Schiffshypothekenbanken nicht feststellen zu lassen[2]).

Die angeblich durch die holländischen Schiffshypothekenbanken verursachten Schädigungen der deutschen Binnenschiffswerften, wie der Küsten- und Binnenschiffahrt und Transportversicherung, haben also im wesentlichen andere Ursachen. Mit Sicherheit kann man sagen, daß das hinsichtlich der Schiffahrt der Fall ist. Bei den beiden anderen Gewerben ist ein Einfluß der Banken unverkennbar, er ist für den Schiffbau aber nicht ausschlaggebend.

---

1) Hansa 1917, S. 97.

2) Ob die Forderungs-(Interessen-)Versicherung der Banken bei holländischen Gesellschaften abgeschlossen wird, ist nicht bekannt, aber wahrscheinlich.

Teil IV.

Die deutschen Schiffshypothekenbanken.

Abschnitt 1.

Der Kampf um die Gründung von Schiffshypothekenbanken.

Bei der Besprechung des Kampfes um die Schiffshypothekenbanken in Deutschland sind zu trennen: einerseits die Gründe, die für oder gegen die Banken vorgebracht wurden und andererseits die zeitliche und örtliche Entwicklung, die dieser Kampf nahm.

Die Gründe, die für die Errichtung von Schiffshypothekenbanken geltend gemacht wurden, sind verschiedener Art. Am schwerwiegendsten war das bereits geschilderte große Bedürfnis nach langfristigem Anlagekredit in der kleinen und mittleren Binnen-, Küsten- und Seeschiffahrt[1]), das irgendwie befriedigt werden mußte. Fanden sich nicht deutsche Banken, dann wurde eben der Kredit des Auslands in Anspruch genommen, wie ja die große Ausdehnung der holländischen Banken in Deutschland beweist. Aber nur durch die Tätigkeit solcher Banken, die eng mit dem heimischen Wirtschaftsleben zusammenhängen, konnte man damit rechnen, die schädigenden Einflüsse des Auslands zu beseitigen. Diese Einwirkungen waren einerseits die Abhängigkeit des Schiffskreditmarktes vom Ausland. Dieses hatte naturgemäß kein besonderes Interesse daran, die deutsche Schiffahrt zu unterstützen, sondern im wesentlichen nur das, ihr Geschäft möglichst gewinnreich zu gestalten. Ferner wurde der deutsche Schiffbau für Binnen- und Küstenschiffe zu Gunsten des holländischen benachteiligt; das gleiche gilt von

1) Vergl. oben S. 30f.

den deutschen Versicherungsgesellschaften. Endlich wanderte jährlich Kapital ins Ausland, das an sich zwar nicht sehr beträchtlich war, aber doch ebenso gut der heimischen Wirtschaft zugute kommen konnte. Die Stimmen, die für diese Gründungen sprachen, hier einzeln anzugeben, würde zu weit führen.

Wesentlich ist es aber, die Vertreter der Ansichten zu hören, die sich g e g e n die Errichtung von Schiffshypothekenbanken aussprechen. Bei ihnen lassen sich zwei Hauptgruppen unterscheiden. Die einen betonen die Unsicherheit der Schiffshypotheken für die Bank sowohl wie für den Schiffspfandbriefgläubiger. Die zweite Gruppe umfaßt die Stimmen, die von der Errichtung von Schiffshypothekenbanken und ihrer Konkurrenz mit den Holländern eine Erleichterung des Kredits und damit steigende Überproduktion an Schiffsraum befürchten. Als banktechnische Gründe gegen die Errichtung von Schiffshypothekenbanken wird meist die Unsicherheit der Schiffshypothek in materieller und rechtlicher Beziehung angeführt. Diese Bedenken sind bereits im Abschnitt „Die Schiffshypothek“[1]) zur Sprache gekommen.

Was nun die Gewichtigkeit der Gründe dieser Gruppe anlangt, so braucht nur auf die Satzungen und Beleihungsbedingungen der deutschen Banken verwiesen zu werden[2]), deren fein ersonnenes Sicherungs-System keine Lücke aufweist, die eine namhafte Gefahr einlassen könnte. Man darf daher wohl annehmen, daß den Vertretern dieser Ansicht eine wirklich eingehende Kenntnis der tatsächlichen Sachlage fehlte. Das gilt auch von Bernhard, der im Plutus[3]) 1909 erklärte, man solle ruhig das gute holländische Geld nehmen und den Holländern dafür die „faulen Hypotheken“ lassen. Die preußische Regierung befürchtete einerseits eine Überproduktion an Schiffsraum; anderseits hielt sie die Schiffshypothek für zu unsicher[4]).

---

1) Vergl. oben S. 19ff.

2) Vergl. unten S. 147f.

3) G. B e r n h a r d, Wasserhypotheken. Plutus v. 28. 8. 1909, S. 638ff.

4) s. oben S. 41 und unten S. 115; ferner Blätter für Genossenschaftswesen 1914, S. 247.

Aus Konkurrenzgründen wandten sich die Vertreter der größeren Reedereien, die ein dringendes Kreditbedürfnis selbst unschwer befriedigen konnten, gegen die Gründung von Banken. Diese Stellungnahme wird aus Stettin um 1908 berichtet[1]). In diesem Sinn sprach sich ebenfalls Direktor Knecht-Mannheim 1912 aus, der auch gegen die Gründung einer Bank in Mannheim gekämpft hatte[2]). Wesentlicher war aber die Stellungnahme des „Vereins Hamburger Rheder," der in den Hamburger Beiträgen 1909 wiederholt scharf gegen die Errichtung einer Bank Einspruch erhob[3]). Aus diesen Aufsätzen entstand 1909 eine umfangreiche Preßfehde, die aber bald wieder einschlief[4]). Die gleiche Ansicht vertrat der erwähnte Verein in seinem Jahresbericht von 1909/10. Diese Äußerung ist recht interessant und symptomatisch, sodaß sie hier wiedergegeben werden soll:[5])

Schiffshypotheken.

„Mit der Subsidienpolitik im Zusammenhang steht die Frage des Schiffskredits; haben doch eine Reihe von Staaten für die Beleihung von Schiffen Staatsmittel zur Verfügung gestellt. Es bedarf an dieser Stelle keines Hinweises darauf, daß wir diese Form von Kreditbeschaffung nicht als wirtschaftlich gesund bezeichnen können. Zu einem gleichen Urteil geben die Bestrebungen Anlaß, die auf die Mobilisierung des Schiffskredits durch Gründung von Schiffshypothekenbanken in Deutschland hinauslaufen. Die Beleihung von Seeschiffen sollte unseres Erachtens nur seitens solcher Personen oder Institute stattfinden, die über eine eingehende Kenntnis des Schiffahrtwesens verfügen. Die Gewährung von Schiffskredit unter Ausgabe von Pfandbriefen zum

1) Mitteilungen über den 54. Genossenschaftstag. Berlin 1913, S. 250.

2) Z. B. S. 1913, S. 55.

3) Hamburger Beiträge 1909, Hamburg: Zur Frage der Schiffshypotheken; ferner Schiffbau 1910, S. 105.

4) Hamburger Nachrichten vom 15. August 1909. (Hansa 1909, S. 873.). usw.

5) Jahresbericht des Vereins Hamburger Rheder 1909/10.

Zwecke der Mobilisierung derartiger Kredite würde aber gerade diesen Grundsatz außer acht lassen. Die erheblichen Konjunkturenschwankungen, die der Seeschiffahrt nun einmal eigen sind, und die raschen Veränderungen der Schiffswerte, die sich aus den erheblichen Preisschwankungen der Schiffsbaumaterialien und der wechselnden Beschäftigung der Werften erklären, lassen Seeschiffe als Grundlage eines auf die Ausgabe von Pfandbriefen basierten Hypothekengeschäfts durchaus ungeeignet erscheinen."

Der Ansicht der Hamburger Beiträge trat damals auch die nautische Zeitschrift Hansa[1]) bei, die jedoch später ihre Auffassung änderte.

Gegen diese Ansichten der Hamburger Großreeder wandte sich vor allem die Frankfurter Zeitung in mehreren Aufsätzen, die eine Verbesserung der Kreditbeschaffung für die mittleren und kleinen Reeder befürworteten[2]).

Die schon angeführte zweite Gruppe der Gegner der Schiffshypothekenbanken fürchtete, daß die Errichtung deutscher Banken die Erleichterung der Krediterlangung noch mehr verstärken würde. Sie sahen eine weitere Überproduktion an Schiffsraum daraus entstehen und besorgten eine steigende Verschlechterung der Lage der Binnenschiffahrt. Zu ihnen gehörte Kommerzienrat Tonne aus Magdeburg. Er hatte festgestellt, daß bei den Beleihungsbedingungen der holländischen Banken eigentlich jeder Einzelschiffer mit Verlust arbeiten müsse[3]), und hat seine Ansichten auch in der Presse vertreten[4]). Solche Übertreibungen schaden natürlich nur. In der durch Überproduktion entstandenen schlechten Lage der Binnenschiffahrt sah er Abhilfe nur in Aufklärung und Belehrung der Schiffer,

---

1) Hansa, 1909, S. 875; 1909, S. 872ff.; Schiffshypothekenwesen, 1909, S. 851.

2) Frankfurter Zeitung 1909, Nr. 217, v. 7. Aug., 2. Morgenblatt; Nr. 225, v. 15. August, erstes Morgenblatt; Nr. 227, v. 17. August, 2. Morgenblatt.

3) Z. B. S. 1913, S. 50.

4) Magdeburgische Zeitung vom 3. 10 1912; vgl. auch Hansa 1912, S. 986.

nicht leichtsinnig Hypotheken zu nehmen. Seine Ansicht teilte der Regierungsvertreter von Meyeren[1]). Nun ist Aufklärung zweifellos etwas Gutes, aber keine Hilfe für einen Schiffer, der in einer Notlage Geld braucht oder der sich tatkräftig selbständig machen will. Zweifellos sind jedoch die Gefahren, daß eine Überproduktion entstehen und diese wieder auf die Lage der Banken ungünstig einwirken könne, durchaus nicht leicht zu nehmen. Aber gerade nationale Banken, die einen Überblick über die gesamten Wirtschaftsverhältnisse des Inlandes haben, werden hier erheblich leichter eindämmend wirken können als ausländische, die im wesentlichen nur auf Verdienst bedacht sind. Doch darf man nicht vergessen, daß auch diese an der künstlichen Heranzüchtung einer Überproduktion kein zu großes Interesse haben, die ja schließlich auch ihre eigene Stellung gefährden würde.

Interessant ist die zeitliche und örtliche Entwicklung, die die Frage der Errichtung deutscher Schiffshypothekenbanken nahm. Nur rein theoretischen Wert hatten die Erörterungen, die bereits seit 1896 in den Hauptversammlungen des Vereins deutscher Schiffswerften stattfanden; damals gab es holländische Schiffshypothekenbanken noch nicht, das Bedürfnis nach langfristigem Schiffskredit war aber bereits vorhanden[2]). Bald nach der Gründung der ersten holländischen Banken (1899) traten gleiche Bestrebungen in Duisburg auf[3]). Weiterhin wurde der Kampf gegen die Einwirkungen der holländischen Banken naturgemäß dort am frühesten aufgenommen, wo sie sich am stärksten bemerkbar machten, am Rhein. Es waren aber nicht die unmittelbar Betroffenen, die verschuldeten Schiffseigner, die sich zuerst äußerten, sondern der rheinische Binnenschiffbau. Dieser war durch die billiger arbeitende Konkurrenz der Holländer immer mehr zurückgedrängt worden. Neben ihr machte sich aber auch die aus Österreich, Böhmen, für den Bau

1) s. oben S. 41, 112 und 118.

2) Ditges: Gründung einer Schiffsbeleihungsbank. In Mitteilungen des Kriegsausschusses der deutschen Industrie 1917, Nr. 158, S. 2521.

3) Z. B. S. 1918, S. 42.

von hölzernen Kähnen an der Oberspree bemerkbar[1]). Der deutsche Schiffbau schob einen Teil der Ursachen darauf, daß die holländischen Schiffshypothekenbanken die Schiffseigner, die bei ihnen um eine Beleihung einkamen, an den holländischen Schiffbau verwiesen[2]) und dadurch dem deutschen Aufträge entzogen. Am kräftigsten setzte sich der schon erwähnte Direktor einer Mannheimer Schiffswerft, Blümcke, für die Unterstützung des heimischen Schiffbaus ein. Es ist daher kaum als Zufall anzusehen, daß gerade die Handelskammer Mannheim für die Errichtung einer Schiffshypothekenbank in Deutschland eintrat. Sie erörterte diese Frage bereits 1903[3]), sprach sich für die Errichtung aus und machte in diesem Sinne eine Eingabe an die badische Regierung. Diese bearbeitete die Angelegenheit befürwortend[4]), doch erfolgte ihrerseits weiter nichts. Die Handelskammer ließ aber von dem Gedanken nicht ab, der ja durch die immer wachsende Tätigkeit der holländischen Banken an Stärke und Stoßkraft gewinnen mußte. So sprach sie sich wiederum im Jahre 1905 in ihrem Jahresbericht in gleichem Sinne aus[5]). Die Angelegenheit wurde in Mannheim weiter betrieben und der Gründungsplan nahm allmählich festere Formen an. Die Unterstützung durch eine Großbank scheint sicher gewesen zu sein[6]). So stand 1909 die Errichtung einer Schiffshypothekenbank unmittelbar in Aussicht. Doch ließ man das Vorhaben fallen, da infolge der Reichsfinanzreform die Stempelabgabe für Schuldverschreibungen von 0,6% auf 2% erhöht wurde. Diese Belastung war so hoch und von solcher Bedeutung, daß die Bank nach angestellten Berechnungen daraufhin in den ersten Jahren mit Verlust arbeiten mußte[7]). Es äußerten sich übrigens in Mannheim selbst auch Stimmen gegen die Gründung[8]). Ich möchte hier gleich erwähnen, daß ich die 3

1) Ebhardt, a. a. O. S. 35; ferner Deutsche Schiffahrt, 1912, S. 541.
2) Hansa 1913, S. 570.
3) Jahresbericht der Handelskammer Mannheim 1903, S. 255f
4) ebenda, S. 361.
5) Jahresber. d. Handelskammer Mannheim 1905, S. 133.
6) Hansa 1909, S. 851.
7) Jahresber. d. Handelsk. Mannheim 1905, S. 412f.
8) Z. B. S. 1913, S. 55.

Projekte, die tatsächlich zur Gründung von Banken führten, nicht an dieser Stelle sondern später besprochen habe (S. 122f.).

Auch an andern Stellen des Rheins machte sich das Vordringen der Holländer und ursächlich damit das Bedürfnis nach einer deutschen Schiffshypothekenbank bemerkbar. So warf 1909 die Handelskammer Duisburg diese Frage auf und äußerte sich in befürwortendem Sinne[1]). Sie hatte eine Kommission eingesetzt, die folgende drei Fragen prüfen sollte:

1. „Wie haben sich die Schiffshypothekenbanken in Holland entwickelt?
2. Ist es wünschenswert, diese Einrichtung auf Deutschland zu übernehmen?
3. Welche Schritte sind bejahendenfalls von der Handelskammer bei der Reichsregierung zu unternehmen?"

Die erste Frage wurde mit „gut" beantwortet, die zweite bejaht. Zu 3. wurde der Abschluß von Staatsverträgen mit den benachbarten Staaten und die Schaffung eines Zentralregisters für die einzelnen Ströme als erwünscht bezeichnet[2]). Im gleichen Jahre 1909 war durch den Bankdirektor Carstanjen bereits ein Bankprojekt für Duisburg ausgearbeitet und das Kapital aufgebracht[3]).

Etwa 1908 fand in Stettin ein Versuch statt, eine Schiffshypothekenbank zu errichten. Er soll aber infolge des Widerstandes der größeren Reedereien nicht zu einem Ergebnis geführt haben[4]).

Etwa gleichzeitig mit Duisburg hatten sich auch in Emden und Bremen Bestrebungen auf Errichtung einer örtlichen

---

1) Mitteilungen über den 54. Allg. Genossenschaftstag in Posen. Berlin 1913. S. 250.

2) Kcmm. Ber. d. Handelskammer Duisburg v. 23. 7. 1909; Frankfurter Zeitung v. 17. 8. 1909, Nr. 227, Morgenblatt; ferner Z. B. S. 1917, S. 237; Z. B. S. 1917, S. 222; vgl. oben S. 24.

3) Z. B. S. 1918, S. 42; vgl. S. 129.

4) Mitteilungen üb. d. 54. Allg. Genossenschaftstag in Posen. Berlin 1913. S. 250.

Schiffshypothekenbank gezeigt[1]). Auch in Berlin hatten Verhandlungen darüber stattgefunden[2]).

Weitere Kreise zog die Frage der Schiffshypothekenbanken 1909, als, wie schon erwähnt, die verhältnismäßig bedeutende Flensburger Dampfer-Kompagnie vergeblich versuchte, einen größeren Bedarf an Kapital bei deutschen Banken zu decken. Sie sah sich daher genötigt, sich an holländische zu wenden, die es ihr dann auch zur Verfügung stellten[3]). Leider konnte ich von der Gesellschaft keine nähere Auskunft erhalten.

Hiermit war die Frage, die bisher im wesentlichen nur die Binnenschiffahrt beschäftigt hatte, auch für die Seeschiffahrt angeschnitten. Der Verein Hamburger Rheder nahm dazu, wie schon angeführt, in scharf verneinendem Sinne Stellung[4]).

Im Jahre 1912 besprach der Zentral-Verein für Deutsche Binnenschiffahrt in der Sitzung des Großen Ausschusses am 11. Dezember die Frage der Schiffshypotheken. Der im Kriege gefallene Rechtsanwalt Dr. Walther Schwabe hielt einen eingehenden Vortrag über „Schiffshypothekenwesen in der Binnenschiffahrt[5])." Seine Ausführungen liefen darauf hinaus, daß eine deutsche Schiffshypothekenbank errichtet werden müsse. Es entspann sich eine ausgedehnte Besprechung des Vortrages, an der sich auch die schon erwähnten Herren, Kommerzienrat Tonne und der Regierungsvertreter von Meyeren, im angegebenen Sinne beteiligten; eine bestimmte Stellungnahme der Versammlung konnte aber nicht erzielt werden. Es wurde daher nur beschlossen, das gesammelte Material der Preußischen Regierung zu übergeben. Außerdem wurde an die

---

1) Z. B. S. 1913, S. 47,

2) Z. B. S. 1913, S. 52.

3) Privates Schreiben der Flensburger Dampfer-Kompagnie, Mathies, S. 4; vgl. oben S. 36.

4) Mathies, a. a. O., S. 4; Hamburger Beiträge: Zur Frage der Schiffshypotheken. Schiffbau 1910, S. 105; vgl. S. 113; ferner Jahresbericht des Vereins Hamburger Rheder 1909/10 S. 5f.

5) Z. B. S. 1913, S. 42ff.; Das Schiff 1912, S. 981: Nochmals die Schiffshypotheken.

Binnenschiffer ein Aufruf erlassen, der sie vor unvorsichtiger Kreditaufnahme warnte. Dieser Aufruf ist verschiedentlich abgedruckt worden[1]).

Auch der Genossenschaftstag in Posen im Jahre 1913 beschäftigte sich mit der Lage des Schiffskredits. Die Veranlassung dazu waren die Arbeiten des schon genannten Pastors Ebert[2]) in Hamburg über die Schwierigkeit der Beschaffung von Schiffshypotheken für den Kleinschiffer. Die Tagung sprach sich gegen besondere Genossenschaften für Schiffskreditgewährung und für die Errichtung von Schiffshypothekenbanken[3]) aus. Sie regte zugleich bei der Dresdner Bank eine solche Gründung an. Einige Jahre hindurch ruhten die Pläne im Westen, dann tauchten sie in Ostpreußen auf. 1914 berichteten ostdeutsche Blätter[4]), daß die Errichtung einer Schiffshypothekenbank für die dortige Binnenschiffahrt geplant sei. Dieses Projekt wurde von der Presse sehr beifällig begrüßt. Auch die Zeitschrift „Deutsche Schiffahrt" brachte die Meldung im Juni 1914. Aber schon am 1. Juli 1914[5]) mußte sie berichten, daß eine Einigung nicht erreicht werden konnte. Denn die damalige Lage der ostdeutschen Binnenschiffahrt erschien einigen der Hauptbeteiligten doch als derart ungeklärt, daß der in Aussicht genommene Zeitpunkt nicht als geeignet gelten konnte. Der Plan wurde daher vorläufig zurückgestellt, sollte aber später wieder aufgenommen werden, doch kam es nicht mehr dazu.

Einige Zeit später tauchte ein neues Projekt in Oldenburg auf. Die Anregung dazu ging von dem Landtagsabgeordneten tom Dieck[6]) aus, dem Bankdirektor der Oldenburgi-

---

1) Das Schiff 1913, S. 537; Hansa 1914, S. 137.

2) Pastor Paul Ebert: Schifferkreditkassen. Hamburg 1912; Schifferkreditkassen in „Die Morgenröte," Hamburg 1913, S. 274; vgl. oben S. 38.

3) Mitteilungen über den 54. Genossenschaftstag Posen 1913, S. 243ff., 252; vgl. auch oben S. 38f; ferner: das Schiff 1913, S. 360: Schifferkreditkassen.

4) Ein Kreditinstitut für die ostdeutsche Schiffahrt? In „Deutsche Schiffahrt" 1914, S. 327.

5) Deutsche Schiffahrt 1914, S. 352.

6) Hansa 1916, S. 641.

schen Landesbank[1]). Bei diesem Unternehmen war auch staatliche Hilfe vorgesehen. Es wurde eine Gründung gemeinsam mit Interessenten aus Bremen in Aussicht genommen[2]). Trotzdem die Regierung für die Angelegenheit eintrat[3]) und der Antrag im Landtage Ende 1916 behandelt wurde[4]), scheiterte der Plan[5]). Auch die Bestrebungen, die sich gleichzeitig mit diesem Oldenburger Versuch in Bremen gezeigt hatten, führten zu keinem Ergebnis[6]).

Die gleichen Projekte in Stettin, die schon 1908 und 1915 bestanden[7]) und 1918 wieder in Erwägung gezogen wurden[8]), scheiterten. Das gleiche gilt von einem Versuch in Koblenz um 1915[9]). Ebhardt trat 1917 für eine Beteiligung des Reiches an einer neu zu gründenden Bank ein, ähnlich wie es in dem schon besprochenen Oldenburger Plan vorgesehen war[10]). Dagegen wandte sich Mathies[11]).

Auch das preußische Abgeordnetenhaus hatte die Angelegenheit zu erörtern. Hier stellte der Abgeordnete Fürbringer, der Oberbürgermeister von Emden[12]), am 23. Februar 1917 den Antrag auf Errichtung eines Bankinstitutes für Gewährung von Schiffsdarlehen; auch staatliche Unterstützung, wie in Oldenburg, war nötigenfalls vorgesehen. Der Antrag

---

1) Z. B. S. 1918, S. 109.

2) Hansa 1916, S. 718.

3) Hansa 1916, S. 717.

4) ausführlich behandelt Hansa 1916, S. 641.

5) Mathies: Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken; Z. B. S. 1918, S. 109; Volkswirtschaftliche Chronik 1916, S. 826. Bericht darüber in Hansa 1916, S. 717f.

6) Hansa 1916, S. 718; Z. B. S. 1918, S. 109.

7) Ebhardt, a. a. O., S. 34.

8) Schreiben der Deutschen Schiffspfandbriefbank vom 15. XI. 1919 an den Verfasser.

9) Ebhardt, a. a. O., S. 34.

10) Ebhardt: Geldbeschaffung zum Wiederauf- und Weiterbau der deutschen Handelsflotte, Z. B. S. 1917, S. 191.

11) Mathies: Eine Schiffsbeleihungsbank unter Beteiligung des Reiches? Z. B. S. 1917, S. 214.

12) Vgl. über ihn auch Deutsche Schiffahrt 1912, S. 571.

wurde durch die Nationalliberalen unterstützt[1]). Er wurde der Handels- und Gewerbekommission des Abgeordnetenhauses zur weiteren Bearbeitung und Prüfung überwiesen[2]). In der Sitzung dieses Ausschusses vom 2. Mai 1917 erklärte ein Vertreter der Regierung, daß diese Angelegenheit die Verwaltung schon lange beschäftige, doch könne sie noch nicht endgültig dazu Stellung nehmen. Die Kommission einigte sich daher darauf, die Beratung des Antrages vorläufig auszusetzen.

Am 17. Oktober 1917 beschloß die Kommission, die Regierung „zu ersuchen, zu erwägen," wie das Bedürfnis nach Schiffskredit befriedigt werden könne[3]).

Inzwischen fand am 27. November 1917 im Reichswirtschaftsamt eine Beratung von Sachverständigen der See- und Binnenschiffahrt, der Werften, Versicherungen und Banken über diese Frage statt. Dort wurde das Bedürfnis bejaht[4]).

Am 22. Januar 1918, also erst nach fast einem Jahr, wurde der Antrag im Abgeordnetenhaus beraten und angenommen. Das Endergebnis war die Erteilung der Genehmigung zur Errichtung der beiden preußischen Banken. Die Zeitschrift für Binnenschiffahrt hat eine ausführliche Darstellung der Verhandlungen gebracht[5]).

Ein weiterer Gründungsplan in Hamburg, der anscheinend von holländischen Interessenten ausging, scheiterte[6]).

Über eine andere Gesellschaft, die sich als Deutsche Schiffahrtsbank bezeichnet und durch holländisches Kapital errichtet ist (in Berlin Ende 1919), ist früher gesprochen worden.[7])

---

1) Z. B. S. 1918, S. 11.

2) Hansa 1917, S. 301, 302.

3) Z. B. S. 1918, S. 11.

4) Z. B. S. 1918, S. 11; Hanseatische Rechtszeitschrift 1918, S. 257; Sitzungsprotokoll.

5) Z. B. S. 1918, S. 11, 12; ferner Blätter für Genossenschaftswesen 1917, S. 226: Ein Schiffshypothekenamt.

6) Bericht der Handelskammer Hamburg.

7) Siehe oben S. 48 u. 90.

Abschnitt 2.

Gründung.[1])

Das Reich selbst hat eine besondere gesetzliche Regelung für das Schiffshypothekenbankrecht nicht für erforderlich gehalten, sondern überließ sie den einzelnen Bundesstaaten. Es wurde aber erwartet, daß diese sich über das wesentlichste einigten, nämlich über die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen die Genehmigung zur Herausgabe von Pfandbriefen, die auf den Inhaber lauten, erfolgen könne. Dadurch sollte eine Angleichung der Verhältnisse der einzelnen Schiffshypothekenbanken aneinander erfolgen. Da vorläufig nur in Preußen und Hamburg solche Unternehmungen errichtet wurden, konnten die Schwierigkeiten nicht zu groß sein. Im allgemeinen wurden die Satzungen den Bestimmungen angepaßt, die für die Hypothekenbanken durch das Hypothekenbankgesetz festgelegt sind.

So erfolgten die Genehmigungen Anfang und Mitte 1918. Da schon vorher bekannt war, daß die Erlaubnis zur Ausgabe von Pfandbriefen erteilt werde[2]), hatten bereits drei Bankgründungen stattgefunden, je eine in Berlin, Hamburg und Duisburg.

Die Namen dieser drei Banken sind: Deutsche Schiffsbeleihungsbank A.-G. in Hamburg, Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G. in Berlin und Deutsche Schiffskreditbank in Duisburg. Die Angabe der Nachrichten für Stadt und Land in Oldenburg, daß eine Gründung auch in Dortmund erfolgt sei, ist ein Irrtum[3]).

Voraussetzung für die Genehmigung der Ausgabe von Inhaberpfandbriefen seitens der Regierung war, daß sie erst nach Friedensschluß erfolgen dürfe. Diese Bedingung wurde

---

1) Als Unterlage für die folgenden Ausführungen dienen die Satzungen, Jahresberichte und Beleihungsbedingungen der drei Banken, sofern nicht auf anderes Material Bezug genommen wird.

2) Mathies: Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken, Z. B. S. 1918, S. 109.

3) Nachrichten f. Stadt und Land, Oldenburg vom 16. 5. 1918, Beilage.

gestellt, um jede Inanspruchnahme des Geldmarktes zugunsten anderer Anlage als Kriegsanleihen zu verhindern[1]).

In der Genehmigungsurkunde der deutschen Schiffspfandbriefbank, deren Abdruck als Anlage Nr. 1[2]) beigegeben ist, wird gefordert, daß die Schuldverschreibungen unter Vermeidung der Bezeichnung „Pfandbriefe" offiziell stets „Schiffspfandbriefe" zu nennen sind. Diese Bestimmung soll dem Schutze des deutschen Publikums dienen, das als „Pfandbriefe" ja nur solche Inhaberschuldverschreibungen kennt, die durch Hypotheken auf Grund und Boden gesichert sind. Die staatliche Genehmigung zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen wurde den beiden preußischen Banken durch die Minister für Handel und Gewerbe und für die Finanzen erteilt. Ihre Ausstellung fand für die Deutsche Schiffspfandbriefbank am 18. März 1918 statt und für die Deutsche Schiffskreditbank am 7. Juni 1918. Die Genehmigung für die Deutsche Schiffsbeleihungsbank erfolgte durch den Hamburger Senat ebenfalls 1918.

Soweit bekannt wurde, sollen in Preußen weitere Banken vorläufig keine staatliche Genehmigung mehr erhalten. Als Grund wird angegeben, daß erst die Erfahrungen mit den beiden errichteten Banken abgewartet werden sollen. Ferner sollen sich auch nicht von vornherein zu zahlreiche Banken gegenseitig die Tätigkeit unnötig erschweren. Da sich die Banken aber gut eingeführt haben, dürfte eine solche Beschränkung nicht mehr notwendig sein[3]).

Die offizielle Eintragung in das Handelsregister fand für die Deutsche Schiffspfandbriefbank am 5. Juni 1918 in Berlin-Mitte statt, für die Deutsche Schiffskreditbank am 2. Juli 1918 in Duisburg, für die Deutsche Schiffsbeleihungsbank am 25. März 1918 in Hamburg. Nach dem Datum der Eintragung ist diese also die älteste, jedoch ist ein Antrag auf Genehmigung der Deutschen Schiffsbeleihungsbank bereits 1908 gestellt gewesen, wie mir mündlich mitgeteilt wurde. Von den preußischen

1) Z. B. S. 1918, S. 109.
2) s. unten S. 201.
3) Z. B. S. 1918, S. 109.

Banken erfolgte die Gründung der Deutschen Schiffspfandbriefbank A.-G. in Berlin N.-W. 7, Dorotheenstr. 19, durch eine Gruppe von drei Großbanken unter Führung der Dresdner Bank und von 3 Versicherungsgesellschaften. In ihr beherrschen die 3 Großbanken 7/10 des Kapitals. Außer den Versicherungsgesellschaften sind sonstige Interessenten wie Werften, See- oder Binnenschiffahrt nicht vertreten. Es wird sich später zeigen, daß die beiden andern Banken einen davon wesentlich verschiedenen Typ darstellen. Gründer der Berliner Bank, wie sie ferner genannt sei, sind die folgenden Gesellschaften mit der angegebenen Beteiligung:

Dresdner Bank	2.334.000M.
Berliner Handelsgesellschaft	2.333.000 ,,
Nationalbank für Deutschland	2.333.000 ,,
Deutsche Versicherungsbank, G. m. b. H.	2.000.000 ,,
Allianz, Versicherungs-A.-G.	500.000 ,,
Frankfurter Allg. Versicherungs-A.-G.	500.000 ,,
	10.000.000M.

Die Gründer sind im allgemeinen im Aufsichtsrat vertreten[1]). Über die Gründungsvorgänge brachte die Fachpresse einzelne Notizen[2]).

Die zweite preußische Bank, die Deutsche Schiffskreditbank-A.-G. in Duisburg, Königstr. 26, (seit dem 1. 10. 1918 Düsseldorferstr. 16)[3]), bietet in der Art ihrer Gründung ein wesentlich anderes Bild als die Berliner Bank. Das Kapital, das 7 Mill. Mark beträgt, wird durch eine große Zahl, 58, Gründer aufgebracht. Die Führung hatte der Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer & Co.; außerdem waren noch 15 andere Banken beteiligt. Den überwiegenden Teil des Kapitals haben Schiffahrtsinteressenten, meist aus der Binnenschiffahrt, übernommen. Der Aufsichtsrat bestand aus 19 Mitgliedern[3]). Die

1) Z. B. S. 1918, S. 110.

2) Hansa 1918 S. 314; Volkswirtschaftliche Chronik 1918, S. 186; Deutsche Versicherungspresse. Berlin 1918, S. 162; Allgemeine Versicherungspresse, Berlin 1918, S. 91; Reichsanzeiger vom 19. 3. 1918.

3) Z. B. S. 1918, S. 110.

Gründung dieser Bank wird bereits am 23. April 1917 als vorgeschritten bezeichnet[1]). Auch die Fachpresse brachte einzelne Mitteilungen[2]).

Bei der Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungsbank A.-G. in Hamburg, Brodschranken 26/28, war führend die Commerz- und Discontobank. In Hamburg war das Projekt einer Schiffshypothekenbank schon lange behandelt worden. Besonders tätig war hierin der schon wiederholt erwähnte Syndikus der Hamburger Handelskammer, Dr. Otto Mathies, der diese Angelegenheit in Wort und Schrift lebhaft förderte. Diese Handelskammer wandte sich 1916 an den Hamburger Verein für Flußschiffahrt um ein Gutachten, welchen Einfluß und welches Geschäftsgebahren die holländischen Schiffshypothekenbanken haben und ob er die Errichtung von deutschen Schiffshypothekenbanken für wünschenswert hielte.

Aber schon am 15. April 1916, an dem sein Mitglied, der bereits früher erwähnte Direktor Cords, einen Vortrag über das Hypothekenrecht in der Binnenschiffahrt hielt[3]), hatte sich dieser Verein sehr eingehend mit der Angelegenheit der Errichtung einer Schiffshypothekenbank beschäftigt und beriet die Fragen der Handelskammer, die inzwischen eingegangen waren, im Vorstand durch. Er befürwortete die Errichtung einer Schiffshypothekenbank in Hamburg und dieser Stellungnahme schloß sich die Vereinsversammlung vom 4. 12. 1916[4]) an. Der Verein wandte sich auch noch an die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine. In ihrer Äußerung hat diese „die Errich-

---

1) Auszug aus der Niederschrift usw. des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt vom 23. 4. 1917, S. 6.

2) Volkswirtschaftliche Chronik 1918, S. 609; Z. B. S. 1918, S. 42. Deutsche Versicherungspresse. Berlin 1918, S. 173; Allgemeine Versicherungspresse 1918, S. 160.

3) Auszug aus dem Protokoll über die Jahres-Hauptversammlung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt am Sonnabend den 15. 4. 1916, S. 2ff.

4) desgl. S. 1ff.

tung einer Schiffshypothekenbank für Binnenschiffe mit dem Sitz in Hamburg als ein Bedürfnis anerkannt")[1].

Auch der Unterelbe- und Küstenschiffahrtsverein, an den sich die Handelskammer gewandt hatte, hatte sich „einmütig dahin erklärt, daß eine kapitalkräftige Schiffsbeleihungsbank in Hamburg ein Segen für die Schiffahrt sein und auch im Interesse der Unterelbe- und Küstenschiffahrt freudig zu begrüßen sein werde[2])."

In seiner Antwort an die Handelskammer vom 11. Januar 1917 stimmte der Hamburger Verein für Flußschiffahrt, wie schon angegeben, der Errichtung einer Bank zu. Als Sitz schlug er Hamburg vor, weil dort die größte Anzahl Schiffe eingetragen sei, diese den Hafen sehr oft benutzten und weil sich dort genügend Fachleute fänden. Er empfahl ferner, daß die Binnenschiffahrt einen Einfluß auf die Verwaltung insofern haben müsse, als die Bedingungen der Beleihung unter Hinzuziehung von Fachleuten aus der Binnenschiffahrt festgelegt und jede beantragte Beleihung unter Berücksichtigung der Vermögensverhältnisse und des Berufes des Antragstellers geprüft werden müsse[3]). Das gleiche betonte der Verein in seinem Jahresbericht 1917[4]). Auch in der Jahreshauptversammlung am 23. April 1917 wurde die Angelegenheit[5]) erörtert. Später wurde in einer Versammlung des Vereins erklärt, daß alle seine Wünsche bei der erfolgten Gründung der Hamburger Bank restlos berücksichtigt worden seien. Es wurde auch ein Mitglied des Vereins, der schon erwähnte Direktor Cords, mit in den Aufsichtsrat berufen. Bereits am 23. April 1917 waren die Verhandlungen

---

1) Denkschrift der Handelskammer Hamburg S. 19; Mathies, a. a. O., S. 18.

2) Mathies a. a. O., S. 18.

3) Schreiben des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt v. 11. Jan. 1917 an die Handelskammer Hamburg.

4) Jahresbericht des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt zu Hamburg über das 29. Vereinsjahr 1917, S. 32.

5) Auszug aus der Niederschrift über die Jahreshauptversammlung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt am Montag den 23. April 1917, S. 6.

so weit gediehen, daß angegeben wird, mehrere Großbanken seien gewillt, die Vorarbeiten zur Gründung einer Schiffshypothekenbank aufzunehmen[1]).

In der Denkschrift über die Frage der Errichtung einer deutschen Schiffshypothekenbank, die von der Handelskammer Hamburg ausging[2]), wird erwähnt, daß sich die Commerz- und Discontobank mit dem Plan der Gründung einer Schiffshypothekenbank befasse. Das beabsichtigte Unternehmen sollte ein Aktienkapital von 5 Millionen Mark erhalten. Ferner sollte es das Recht zur Ausgabe des zehnfachen Betrages, also von 50 Millionen Mark, an Pfandbriefen erhalten. Die Bank habe daher an den Hamburger Senat den Antrag gestellt, daß dieser den Bundesrat zu einer Erweiterung des Hypothekenbankgesetzes dahingehend veranlassen möge, daß es auch Schiffshypothekenbanken mitumfasse. Der Hamburgische Staat verfolgte die Frage weiter und erließ das Hamburgische Schiffsbeleihungsgesetz vom 30. Januar 1918[3]), das einen besonderen Schutz der Schiffspfandbriefgläubiger vorsieht. Von den Vorbereitungen zur Gründung der Bank berichtet auch die Fachliteratur[4]). Die Führung bei der Gründung behielt die Commerz- und Discontobank, der sich die Vereinsbank in Hamburg sowie die Firma M. M. Warburg & Co. und mehrere andere Banken anschlossen. Das Kapital wurde gegenüber dem früher angegebenen Plan verdoppelt; es wurde durch die folgenden Gründer übernommen, die auch im Aufsichtsrat vertreten waren[5]):

---

1) Auszug aus der Niederschrift usw. (s. o.) vom 12. April 1917. S. 6.; Berliner Börsen-Courier 1917, 24. April abends.

2) Denkschrift über die Frage der Errichtung von Deutschen Schiffshypothekenbanken. Handelskammer Hamburg.

3) Amtsblatt 1918 S. 150; Hanseatische Rechtszeitschrift 1918, S. 303, 304. Text, s. Anl. No. 2, S. 203.

4) Hansa 1918, S. 35; S. 54. Volkswirtschaftliche Chronik 1918. S. 113; Z. B. S. 1918, S. 19; Z. B. S. 1917, S. 223; Allgemeine Versicherungspresse. Berlin 1918, S. 45. Zeitschrift f. Versicherungswesen. Berlin 1918, S. 49.

5) Z. B. S. 1918, S. 110.

Commerz- und Discontobank Hamburg	1 650 000M.
Vereinsbank Hamburg	1 750 000 ,,
M. M. Warburg & Co, Hamburg	1 000 000 ,,
Nottebohm & Co., Hamburg	1 000 000 ,,
Axel Dalström, Hamburg	100 000 ,,
Deutsche Nationalbank Komm. A.-G., Bremen	900 000 ,,
Mitteldeutsche Privatbank, Magdeburg	900 000 ,,
Oldenburgische Landesbank, Oldenburg	900 000 ,,
J. H. Stein, Köln	900 000 ,,
J. Dreyfus & Co., Frankfurt a, M.	900 000 ,,
	10 000 000M.

Abschnitt 3.

Verwaltung.

An der Verwaltung der Banken wirken gemäß dem deutschen Aktienrecht drei Organe mit: Vorstand, Aufsichtsrat und Generalversammlung der Aktionäre.

Die eigentliche Führung der Geschäfte liegt in den Händen des Vorstandes, der aus mindestens zwei Mitgliedern besteht. Über seine Tätigkeit fehlen nähere Bestimmungen fast ganz. Im Zweifel ist also anzunehmen, daß er alle Aufgaben der Gesellschaft zu erledigen hat, die nicht ausdrücklich anderen Stellen vorbehalten sind. Eine wesentliche Bestimmung gibt nur die Berliner Bank an; denn bei ihr ist der Vorstand „zur selbständigen Anstellung und Entlassung von Agenten berechtigt, sofern dieselben nicht ein festes Gehalt beziehen[1])." Ähnlich trifft die Duisburger Bank Bestimmungen über Einstellung und Entlassung von Personal durch den Vorstand. Außer festem Gehalt kann der Vorstand auch einen Anteil am Reingewinn erhalten, entweder auf Grund seines Anstellungsvertrages oder besonderer Bestimmung des Aufsichtsrates und der Generalversammlung.

Die ersten Vorstandsmitglieder der Schiffspfandbriefbank sind der Rechtsanwalt W. Schadt und Dr. Merckens,

1) Satzung der D. Schiffspfandbriefbank, § 37.

Syndikus der Dresdner Bank, die zu den Gründern der Bank gehört.

Der Vorstand der Hamburger Bank ist dreigliedrig und besteht aus den beiden Prokuristen der Commerz- und Discontobank[1]) W. Grünhage und Dr. Lincke und dem Prokuristen der Vereinsbank P. Strumberg. Die Banken, denen diese Herren angehören, sind an der Gründung vorwiegend beteiligt.

Die Duisburger Bank hatte ursprünglich den Bankdirektor Richard Carstanjen[2]), der dem bei der Gründung der Gesellschaft führenden Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer & Co. in Duisburg angehört, sowie das Mitglied der Firma Hennenbruch und Haumann in Duisburg-Ruhrort, Herrn Hermann Hennenbruch, provisorisch als Vorstand vorgesehen. Nach Erledigung der Arbeiten, die die Gründung mit sich bringt, sollte Herr Carstanjen in den Aufsichtsrat eintreten. Über seinen Ersatz im Vorstand war noch nicht Bestimmung getroffen. Als stellvertretendes Vorstandsmitglied wird Willy Blachwitz in Duisburg angegeben.

Als zweites Organ der Gesellschaft tritt der Aufsichtsrat hervor, dessen Glieder durch die Generalversammlung auf 4 Jahre gewählt werden. Er muß bei den preußischen Banken mindestens 5, bei der Hamburger mindestens 7 Mitglieder haben, die aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter wählen. Zur Sicherstellung seiner Arbeiten bestimmt die Berliner und die Duisburger Bank, daß mindestens drei seiner Mitglieder in Berlin bezw. in Duisburg ihren Wohnsitz haben müssen. Tatsächlich besteht der Aufsichtsrat der Berliner Bank aus 7, der der Hamburger aus 14 und der der Duisburger, infolge des Beschlusses der Generalversammlung von 1919, aus 21 Mitgliedern[3]). Schon aus der Größe dieser Zahl ergibt sich bei den beiden letzteren Banken die Schwierigkeit, ein einheitliches Zu-

1) Mathies: Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken, Z. B. S. 1918, S. 110.

2) Mathies: Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken, Z. B. S. 1918, S. 110; vgl. S. 117.

3) Hansa 1919, S. 501.

sammenarbeiten des gesamten Aufsichtsrats zu erreichen. Dazu kommen noch die Umstände, die aus der Entfernung der Wohnsitze entspringen. Zweifellos sind danach die Aussichten für Einheitlichkeit der Leitung bei der Berliner Bank am besten.

Über die Teilnahme des Aufsichtsrates an den Arbeiten der Gesellschaft hat die Hamburger Bank keine Angaben gemacht. Dagegen haben die preußischen Banken eine Reihe seiner wesentlichen Aufgaben festgelegt und hier wieder am eingehendsten die Duisburger.

Sie lauten[1]): „Außer den im Gesetz bestimmten oder sonst in diesen Satzungen erwähnten Befugnissen des Aufsichtsrates gehören in dessen Geschäftsbereich:

a) die Wahl von Vorstandsmitgliedern und Vereinbarung der Dienstverträge mit denselben,
b) die Genehmigung der Bestellung von Prokuristen,
c) die Genehmigung der Errichtung von Zweiganstalten und Vertretungen,
d) die Festsetzung von Geschäftsregeln für den Vorstand, die Zweigniederlassungen, Vertretungen und Beteiligungen,
e) die Festsetzung allgemeiner Grundsätze für die Beleihung von Schiffen und Schiffspfandrechten sowie über die Verwendung des Gesellschaftsfonds und für den Geldverkehr,
f) die Genehmigung der Ausgabe, Verzinsung, Art und Ablösung von Schuldverschreibungen.

Über die von Mitgliedern des Aufsichtsrates vorgenommenen Prüfungen sind Niederschriften aufzunehmen, die dem Aufsichtsrat in der nächsten Sitzung vorzulegen sind."

Zweifellos ist aber, daß auch bei den beiden anderen Banken der Aufsichtsrat bei allen wesentlichen Fragen zur Begutachtung bezw. Genehmigung herangezogen wird.

Im Aufsichtsrat der einzelnen Banken sind die Gründer bezw. die gründenden Gesellschaften vertreten. Vorsitzender ist für die Berliner Bank der Direktor der Deutschen Hypo-

---

1) Satzung der Deutschen Schiffspfandbriefbank, § 42; Satzung der Deutschen Schiffskreditbank, § 40.

thekenbank A.-G. Herr Justizrat Dr. Hirte, dem dieses Buch gewidmet ist; für die Hamburger der Bankdirektor Herr Fr. Lincke; für die Duisburger Herr L. Arioni.

Bemerkenswert und auffallend ist, daß in diesen Aufsichtsräten kein einziges Mitglied weiter östlich als in Hamburg oder Berlin seinen Wohnsitz hat. Es zeigt sich darin ein Nichtberücksichtigen der ostdeutschen Binnen- und der Ostseeschiffahrt.

Die Bestimmungen über die Generalversammlung entsprechen denen, die sonst bei Aktiengesellschaften üblich sind. Bemerkenswert ist nur, daß jede Aktie zu 1000 Mark eine Stimme gibt, das ist auch bei der Hamburger Bank der Fall, die ja Namensaktien ausgibt. Zweifellos liegt auch bei den deutschen Schiffshypothekenbanken die Gefahr vor, daß interessierte ausländische Kreise bei dem ungünstigen Stande unserer Valuta das Aktienkapital an sich bringen. In erster Linie dürften hier die holländischen Banken in Betracht kommen. Solange die Aktien in den Händen der Gründer sind, ist diese Drohung nicht zu groß, aber nach Freigabe der Aktien ist sie zweifellos vorhanden. Die Hamburger Bank ist dagegen geschützt, da die Zustimmung zur Übertragung ihrer Namensaktien ohne Angabe von Gründen verweigert werden darf.

Hinsichtlich der Höhe der Entschädigung für den Aufsichtsrat sind die Grundsätze der einzelnen Banken verschieden. Außer dem Ersatz der Auslagen erhält bei der Berliner und Hamburger Bank jedes Mitglied eine feste jährliche Entschädigung, Tantieme, die bei der ersteren 2000 Mark, bei der letzteren 1000 Mark beträgt; außerdem findet eine Beteiligung am Reingewinn statt. Die Duisburger Bank folgt dagegen dem Vorbild verschiedener holländischer Banken und gewährt keine feste Tantieme, sondern nur einen Anteil am Gewinn. Naturgemäß wird dadurch der Aufsichtsrat zu intensiverer Tätigkeit angespornt. Andererseits bleibt aber bei ungünstiger Geschäftslage seine oft erhebliche Arbeit ohne Entschädigung. Ferner zwingt eine feste Entschädigung eher zu einer Beschränkung der Zahl der Mitglieder, die im Interesse einheitlicher Arbeit ja nur erwünscht ist. Bei allen drei Gesellschaften erhält der Vorsitzende des Aufsichtsrates eine erhöhte Entschädigung.

Abschnitt 4.

Geschäftskreis.

Die Anordnungen der Satzungen, die den Geschäftskreis der Banken regeln, sind für ihre Beurteilung naturgemäß von größter Bedeutung. Ich führe die betreffenden Bestimmungen der Deutschen Schiffspfandbriefbank[1]) daher im Wortlaut an:

„Die Bank darf folgende Geschäfte betreiben:

1. die Gewährung von Darlehn gegen Verpfändung von Schiffen und Schiffsanteilen;

2. die Ausgabe von fest verzinslichen Schiffspfandbriefen auf Grund der gemäß Nr. 1 erworbenen Pfandrechte;

3. den Erwerb und die Veräußerung von Darlehnsforderungen im Sinne der Nr. 1;

4. den kommissionsweisen Ankauf und Verkauf von Wertpapieren, jedoch unter Ausschluß von Zeitgeschäften;

5. die Besorgung der Einziehung von Wechseln, Anweisungen und ähnlichen Papieren.

Verfügbares Geld darf die Bank nutzbar machen durch Hinterlegung bei geeigneten Bankhäusern, durch Ankauf ihrer Schiffspfandbriefe, durch Ankauf solcher Wechsel und Wertpapiere, welche von der Reichsbank angekauft werden dürfen, sowie durch Beleihung von Wertpapieren nach einer von der Bank aufzustellenden Anweisung. Die Anweisung hat die beleihungsfähigen Papiere und die zulässige Höhe der Beleihung festzusetzen.

Der Erwerb von Schiffen und Schiffsanteilen ist der Bank nur zur Verhütung von Verlusten an Pfandrechten, der Erwerb von Grundstücken nur zur Beschaffung von Geschäftsräumen gestattet."

Aus einem Vergleich der Satzungen ergibt sich, daß wesentliche Unterschiede in den Bestimmungen der drei Banken nicht bestehen. Die beabsichtigten Geschäfte sollen nun einzeln besprochen werden. Zur Erleichterung des Überblicks

1) Satzung der D. Schiffspfandbriefbank, § 7.

findet zweckmäßig eine Scheidung in Aktiv-, Passiv- und indifferente Geschäfte statt.

Als Aktivgeschäft erscheint die Gewährung von Darlehen gegen Verpfändung von Schiffen. Dieses Geschäft ist charakteristisch für die Banken und maßgebend für ihre Bezeichnung. Nur die Berliner Bank erwähnt noch, daß sie auch Schiffsanteile beleiht.

Als Unter- und Hilfsgeschäfte kommen noch verschiedene andere in Betracht. Wichtig ist die Veräußerung der erworbenen Pfandrechte. Wenn die Bank z. B. Geldbedarf hat oder weitere Ausgabe von Pfandbriefen infolge mangelnder Aufnahmefähigkeit des Marktes auf Schwierigkeiten stößt; wenn ihr Forderungen als unsicher erscheinen oder sie Schwierigkeiten mit Schuldnern hat; in solchen Fällen wird es zweckmäßig sein, daß die Bank nicht das Ende der Amortisation abwartet, sondern die in Betracht kommenden Forderungen verkauft.

Ebenso wichtig kann der Erwerb von Schiffspfandrechten sein. Wenn z. B. die im Umlauf befindliche Zahl von Pfandbriefen aus irgend einem Grunde zu hoch werden sollte und die Bank kein Interesse an barer Deckung hat; wenn ihr für eingegangene Abzahlungen nicht gleich neue Beleihungsobjekte zur Verfügung stehen; in solcher Lage wird sie zweckmäßig Schiffshypotheken ankaufen.

Steht die Bank in Gefahr, daß sie bei Zwangsversteigerung eines von ihr beliehenen Schiffes ganz oder teilweise ausfällt, dann darf sie auch Schiffe (Schiffsanteile) erwerben. Durch diesen Zwangserwerb können wieder andere Geschäfte erforderlich werden. Das wichtigste ist natürlich baldiger Verkauf. Falls das nicht angängig oder zweckmäßig ist, kommt der Betrieb des Schiffes auf eigene Rechnung oder durch Beteiligung an einer zu diesem Zweck begründeten Reedereigesellschaft usw. in Betracht. Ferner kann bei beschädigten Schiffen ihre Instandsetzung oder anderweitige Verwertung z. B. durch Abwracken usw. von Bedeutung werden.

Diese einzelnen Nebengeschäfte sind in den drei Satzungen nicht gleichmäßig ausdrücklich aufgeführt; sie ergeben sich aber dort, wo sie nicht erwähnt sind, sinngemäß.

Das Passivgeschäft der Banken umfaßt die Ausgabe von Schiffspfandbriefen. Als Deckung hierfür dienen die Forderungen aus dem Aktivgeschäft. Gesichert werden diese Aussprüche durch die erworbenen Schiffspfandrechte.

Bei den indifferenten Geschäften kann man drei Gruppen unterscheiden. Die eine sind Vermittlungsgeschäfte, die mit dem Schiffsbeleihungsgeschäft in irgend einer Beziehung stehen; die zweite sind Bankgeschäfte allgemeiner Art für Fremde; die dritte ist schließlich die Art der Anlegung verfügbarer Gelder.

Vermittlungsgeschäfte, die mit den eigentlichen Zwecken der Banken in enger Verbindung stehen, werden nach den Satzungen nicht von allen dreien betrieben. So sehen nur die Hamburger und die Duisburger Bank ausdrücklich die Vermittlung des Kaufs und Verkaufs von Schiffshypotheken sowie deren Verwaltung für Dritte vor. Nur die Schiffskreditbank befaßt sich ferner mit der Ablösung von Schiffshypotheken sowie mit der Vermittlung von Schiffsverkäufen und Schiffsbauten. Gerade dieses letztere Geschäft kann aber für die Entwicklung des deutschen Schiffbaus von Bedeutung werden, wenn baulustigen Schiffern durch die Bank geeignete und zuverlässige sowie billige deutsche Schiffswerften nachgewiesen werden. Eine Provision ist hier nur von der Werft, nicht aber auch von dem Baulustigen angebracht. Von dieser Vermittlung verspricht sich gerade der deutsche Binnenschiffbau sehr viel[1]). Ob eine derartige Hoffnung berechtigt ist, wird später geprüft werden[2]).

Bankgeschäfte allgemeiner Art sind noch der kommissionsweise Ankauf und Verkauf von Wertpapieren, jedoch unter Ausschluß von Zeitgeschäften, sowie die Besorgung der Einziehung von Wechseln, Anweisungen und ähnlichen Papieren. Diese Art von Geschäften wird nur durch die Berliner Bank erwähnt. Vermutlich werden aber auch diese Geschäfte nur in solchem Umfange betrieben, wie ihn das Beleihungsgeschäft erfordert.

1) s. oben S. 115.
2) s. unten S. 166.

Von großer Bedeutung sind schließlich die Bestimmungen über die Anlage verfügbarer Gelder. Aus ihnen geht hervor, daß Sorge getragen ist, Verluste möglichst zu vermeiden. Wesentlich ist ferner, daß die Banken ihre eigenen Pfandbriefe zurückkaufen können. Von dieser Berechtigung werden sie wohl nur dann Gebrauch machen, wenn sie nicht genügende Schiffshypotheken erhalten, wenn die Pfandbriefe unter dem Ausgabekurs erworben werden können, oder wenn sie die letzteren zu Stützungszwecken aufnehmen wollen.

Hinsichtlich der Abgrenzung ihres örtlichen Arbeitsgebietes beschränken die beiden norddeutschen Banken ihre Tätigkeit auf Deutschland, nur die Schiffskreditbank will satzungsgemäß auch in Österreich-Ungarn wirken. Auf die Wichtigkeit dieses umfangreichen Geschäfts hat bereits E. Trott-Helge hingewiesen[1]). Diese Arbeit dürfte um so erfolgversprechender sein, als sich die niederländischen Schiffshypothekenbanken, soweit bekannt geworden ist, dort kaum betätigt haben. Ob die Bank dieses Geschäft auch nach dem völligen Zerfall Österreichs betreiben wird, ob es vorläufig ganz aufgegeben ist, oder ob sie sich auf Deutsch-Österreich beschränken will, ist noch nicht bekannt. Voraussetzung ist aber jedenfalls, daß in den neu entstandenen Teilstaaten Schiffsregister errichtet werden. Vermutlich ist dieser Plan vorläufig zurückgestellt, denn es scheint, daß österreichisches Kapital nicht herangezogen ist, jedenfalls ist es nicht im Aufsichtsrat vertreten. Bei dem Umfang der Donauschiffahrt, die hierbei ja fast ausschließlich in Betracht kommt, ist die Errichtung einer besonderen Bank zweckmäßig, an der Interessenten und Kapital auch von den früher österreichischen Teilstaaten heranzuziehen wären. Als engeres örtliches Arbeitsfeld scheint sich die eben besprochene Deutsche Schiffskreditbank das Flußgebiet des Rheins und seiner Nebenflüsse sowie der Donau erwählt zu haben. Darauf deuten sowohl ihr Sitz sowie der Wohnsitz ihrer Gründer, die zum großen Teil das Rheinschiffahrtsinteresse vertreten. Auf eine Tätigkeit im Donaugebiet läßt

1) Die freie Donau 1917, S. 86f.

dagegen schließen, daß andererseits aber auchBayern (München und Nürnberg) im Aufsichtsrat vertreten sind. Dafür spricht auch die Nachricht, daß die Bank eine besondere Niederlassung in Nürnberg gegründet hat[1]).

Die Verteilung des Arbeitsgebietes der beiden anderen Banken ist nicht ganz klar. Die Hamburger Bank scheint in erster Linie Hamburg und Bremen, dann aber auch den Unterlauf der Elbe sowie Hannover und Oldenburg — auch die Weser — gewählt zu haben. Die Beteiligung von Kapital aus Köln und Frankfurt a. M., das sie wohl zweifellos auch in Norddeutschland hätte aufbringen können, deutet auf weitere Ausdehnung nach Westen und Süden hin. Es würden sich damit ihr Geschäftsgebiet und das der Duisburger Bank überschneiden.

Diese Überschneidung der örtlichen Ausdehnungsgebiete findet auch zwischen der Hamburger und Berliner Bank statt. Diese letztere hat scheinbar Berlin und das obere Elbegebiet in Arbeit. Die Errichtung einer Zweigniederlassung in Emden weist aber darauf hin, daß sie sich auch nach Westen auszudehnen gedenkt. Dadurch greift sie in das Arbeitsgebiet des Hamburger Unternehmens über. Die Emdener Niederlassung ist in das dortige Handelsregister eingetragen.

Bei einem raschen Überblick über diese drei Arbeitsgebiete fällt auf, daß an der Ostsee keine Bank besteht, obwohl hier doch der Stromlauf von Oder, Weichsel, Pregel und die großen Haffe eine entwickelte Binnenschiffahrt, die Ostsee selbst eine kräftige Seeschiffahrt besitzen. Ob sich die Berliner Bank oder die Hamburger hier im Osten durch Errichtung von Zweigniederlassungen ausdehnen wollen, ist nicht bekannt. Zweckmäßig wäre wohl die Errichtung einer eigenen Bank in Stettin oder Königsberg; in beiden Städten schwebten ja schon früher derartige Pläne[2]). Wahrscheinlich ist aber wohl, daß außer an dem örtlichen Hauptsitz der Banken an allen wesentlichen in Betracht kommenden Plätzen Agenten für sie tätig sind, die untereinander und mit denen der Holländer in Konkurrenz stehen.

1) Mathies, Z. B. S. 1918, S. 110; ders. in Hansa 1919, S. 670.
2) vgl. oben, S. 120, 119.

Hinsichtlich der Verteilung der Beleihungen auf See- und Binnenschiffahrt sehen alle drei Banken die Beleihung beider Arten von Fahrzeugen vor. Nur werden wahrscheinlich die Hamburger das Schwergewicht auf Seeschiffe, die Duisburger und Berliner auf Binnenschiffe legen. Immerhin hat die Entwicklung bei den holländischen Banken gezeigt, daß ein steigender Prozentsatz des Kapitals auf Seeschiffe entfiel[1]).

Abschnitt 5.

Kapital.

Das Gründungskapital beträgt, wie bereits im einzelnen angegeben wurde[2]), bei der Schiffspfandbriefbank sowie bei der Schiffsbeleihungsbank je 10 Millionen Mark, bei der Schiffskreditbank 7 Millionen Mark. Diese Kapitalausstattung erscheint verhältnismäßig hoch, wenn man die der ersten holländischen Gründungen zum Vergleich heranzieht[3]). Anderseits ist aber zu bedenken, daß der Wert aller Gegenstände und auch der Schiffe bedeutend gestiegen ist, sodaß auch größere Beleihungssummen erforderlich werden. Ferner sind aber auch zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte erhebliche Gelder notwendig. Das Kapital der Schiffskreditbank erscheint beim ersten Blick als klein im Verhältnis zu dem gewaltigen örtlichen Arbeitsbereich, das die Bank vorgesehen hat[4]). Es ist aber in Betracht zu ziehen, daß für sie fast ausschließlich Binnenschiffe zur Beleihung kommen, deren Wert verhältnismäßig gering ist; an Seeschiffen dürften nur die den Rhein befahrenden von Bedeutung sein, deren Größe und damit Wert auch nur mittelhoch ist.

Da die Banken das Zehnfache ihres Aktienkapitals an Schiffspfandbriefen ausgeben dürfen, so steht hier eine Summe von 270 Millionen Mark, außerdem das eigene Kapital, also zusammen rund 300 Millionen Mark zu Beleihungszwecken zur

1) vgl. oben, S. 85f.
2) vergl. oben, S. 124f.
3) vergl. oben, S. 45, Tabelle 2.
4) vergl. oben, S. 135.

Verfügung. Um aber im Bedarfsfalle eine schnelle Erhöhung ihres Kapitals durchzusetzen, haben die Berliner und Hamburger Bank ausdrücklich die Bestimmung getroffen, daß eine Erhöhung des Grundkapitals durch die Generalversammlung schon mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen werden kann.

Das Grundkapital zerfällt in Aktien zu 1000 M. Bei den beiden preußischen Banken sind nur Inhaberaktien vorgesehen. Es ist bei ihnen ausdrücklich angegeben, daß der Ausgabepreis den Nennwert überschreiten darf; die Hamburger Bank hat ihn auf 106% festgesetzt[1]), die Duisburger auf 117[2]). Bei der Errichtung aller drei Banken sind 25% des Kapitals auf die Aktie eingezahlt; hierzu tritt bei der Hamburger und Duisburger Bank das in der Satzung erwähnte Aufgeld. Zeitpunkt und Höhe weiterer Einzahlungen werden bei den preußischen Banken durch den Aufsichtsrat bestimmt; bei der Schiffskreditbank ist den Aktionären dafür eine Zahlungsfrist von mindestens vier Wochen gewährleistet. Bis zur vollen Einzahlung erhalten die Aktienbesitzer Zwischenscheine, die auf den Namen lauten und erst nach erfolgter Vollzahlung gegen die Inhaberaktien eingetauscht werden.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse bei der Hamburger Bank. Diese hat sich eng an das Vorbild der holländischen Banken angeschlossen und gibt nur Namensaktien heraus. Für die Übertragung gilt das gleiche wie für die Zwischenscheine, da sie auch an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden ist. Da der Eigentümer der Bank die absolute Gewähr geben muß, bei Einforderung weiterer Teilzahlungen auf die Aktie auch genügend zahlungsfähig zu sein, so ist die Bestimmung vorgesehen, daß die Genehmigung sogar ohne Angabe von Gründen verweigert werden kann.

In den gesetzlichen Reservefonds[3]) sind bei der Hamburger und Duisburger Bank jährlich 10% des Rein-

1) Satzung der D. Schiffsbeleihungsbank, § 3.
2) Z. B. S. 1918, S. 110.
3) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 32.
Satzung d. D. Schiffskreditbank § 50.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 16.

gewinns abzuführen, bis er den zehnten Teil des Grundkapitals erreicht hat. Nur die Berliner Bank beschränkt diese Pflichteinzahlung auf 5%. Dadurch hat sie natürlich die Möglichkeit, höhere Dividenden zu gewähren und kann auch in vereinzelten ungünstigen Jahren eine gleichmäßige Dividendenhöhe gewährleisten, indem sie in den Reservefonds nur 5% abführt. Im allgemeinen wird man dies Verfahren als durchaus zweckmäßig ansehen können, wenn die Leitung eben darauf bedacht ist, auf diesen Mindestsatz von 5% nur ausnahmsweise herabzugehen. Daß dies der Fall zu sein scheint, beweist der erste Jahresbericht der Berliner Bank, denn er zeigt, daß in diesem Geschäftsjahr 10% in den gesetzlichen Reservefonds abgeführt sind. Über die Art, wie das Kapital des Reservefonds angelegt werden soll, sind keine besonderen Bestimmungen getroffen.

Besondere Rersevefonds neben dem gesetzlichen sehen ausdrücklich die Berliner und die Hamburger Bank vor.

Die Gewinnverteilung erfolgt nach Abzug der Beträge, die an den Reservefonds abzuführen sind, bei allen Banken auf verschiedene Weise. Daß und wie Vorstand und Aufsichtsrat bedacht sind, ist bereits angegeben worden.

Abschnitt 6.

Schiffspfandbriefe.

Das für die Beleihungen erforderliche Kapital beschaffen sich die Banken durch Ausgabe von Schiffspfandbriefen. Die Bestimmungen darüber passen sich im allgemeinen denen an, die durch das Hypothekenbankgesetz vom 13. Juli 1899 für die Hypothekenbanken normiert sind. Ein wesentlicher Unterschied liegt jedoch darin, daß die Gesamthöhe der Schiffspfandbriefe den zehnfachen Betrag des eingezahlten Grundkapitals sowie des ordentlichen Reservefonds nicht übersteigen darf; nur die Hamburger Bank sieht von dem Reservefonds ab und beschränkt sich auf das eingezahlte Kapital[1]). Bei den reinen

1) Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 22.

Hypothekenbanken gestattet das Hypothekenbankgesetz, den fünfzehnfachen Betrag von Grundkapital und Reserven als Pfandbriefe auszugeben[1]). Daß die Schiffshypothekenbanken nicht bis zu der gleichen Höhe gehen dürfen, ist in gewissem Maße gerechtfertigt, denn die gleichen Sicherheiten wie Grund und Boden gewährt ein Schiff trotz einer Versicherung doch nicht. Dagegen geben die holländischen Banken sogar bis zum Fünfzigfachen ihres eingezahlten Grundkapitals an Schiffspfandbriefen aus.

Bei allen drei deutschen Banken sind die Schiffspfandbriefe auf den Inhaber ausgestellt. Der Nennbetrag, auf den sie lauten, ist bei den einzelnen Banken verschieden. Die Berliner Bank hat keine Bestimmung darüber getroffen, hat also freie Hand in der Normierung. Die Hamburger verlangen, daß das einzelne Stück nicht unter 500 Mark lautet. Die Duisburger gehen noch weiter und schreiben als Mindesthöhe 100 Mark vor. Es läßt sich daraus folgern, daß sie evtl. mit der Absicht umgehen, ihre Schiffspfandbriefe auch im Mittelstand unterzubringen. Daß dieses Verfahren Aussicht auf Erfolg hat, läßt sich kaum bezweifeln. Jedenfalls kann dadurch erreicht werden, daß sich auch weniger bemittelte Kreise, die der Binnenschiffahrt nahestehen, dafür interessieren und die Kenntnis von der Tätigkeit der deutschen Banken weiter verbreiten.

Die Hamburger sowie die Berliner Bank schließen die K ü n d b a r k e i t[2]) der Schiffspfandbriefe seitens der Inhaber ausdrücklich aus. Die Bank selbst aber muß die Möglichkeit haben, bei ungünstiger Geschäftslage ihre Schiffspfandbriefe wieder einziehen zu können, um das dafür verfügbare Kapital nicht mit geringerem Zinsfuß liegen zu lassen, als sie selbst an die Schiffspfandbriefinhaber zu zahlen hat. Zu diesem Zweck haben alle drei Banken die Bestimmung aufgenommen, daß sie auf höchstens 10 Jahre auf das Recht zur Zurückzahlung verzichten dürfen. Der Rückerwerb der Schiffspfandbriefe erfolgt durch Rückkauf, durch Zahlung nach vorhergegangener Kün-

1) Hypothekenbankgesetz v. 13. 7. 1899, § 7.
2) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 16.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank § 23—25.

digung oder gemäß einer Auslosung. Wenn der Kurs der Schiffspfandbriefe unter den Ausgabekurs sinkt, so hat die Bank vielfach ein Interesse daran, die Papiere anzukaufen, um den Kurs wieder zu heben. Außerdem kann sie dann einen Gewinn buchen, doch wird dieser oft trügerisch sein. Wenigstens sind die Kursrückgänge holländischer Schiffspfandbriefe meist dadurch zu erklären, daß im allgemeinen der Zinsfuß stieg. Kaufte die Bank nun ihre im Kurs gesunkenen 4½% Schiffspfandbriefe an, so machte sie zwar buchmäßig einen Kursgewinn. Dieser verflüchtigte sich aber vielfach dadurch, daß Neuausgaben von Schiffspfandbriefen nur zu einem höheren Zins, meist 5%, möglich waren.

Die Hamburger Bank bestimmt in ihrer Satzung, daß solche Schiffspfandbriefe, die auf Grund einer Verlosung einzuziehen sind, spätestens innerhalb von 60 Jahren ausgelost werden müssen[1]). Die andern Banken haben eine derartig genaue Regelung in ihren Satzungen nicht getroffen.

Um den Erwerbern der Schiffspfandbriefe möglichste Sicherheit zu geben, sind die Bestimmungen über die Deckung der Schiffspfandbriefe besonders sorgfältig ausgearbeitet.

Je nach ihrer Sicherheit werden die Schiffshypotheken entweder zu ihrem vollen Nennwert oder nur zu einem geringeren Betrag zur Deckung von Schiffspfandbriefen herangezogen. Dieser Wert, mit dem die Hypothek zur Deckung verwandt werden darf, soll ihr „Deckungswert" genannt werden. Er richtet sich also nach der Sicherheit des betr. Pfandes. Im günstigsten Fall hat er die gleiche Höhe, auf die sein Nennwert lautet; dann decken sich also Nennwert und Deckungswert. Oft aber wird der Deckungswert geringer sein als der Nennwert, z. B. bei Bauhypotheken.

Das Verhältnis, in dem der Deckungswert zum Nennwert steht, soll als „Deckungsfähigkeit" bezeichnet werden. Demnach ist $\frac{\text{Deckungswert}}{\text{Nennwert}}$ = Deckungsfähigkeit.

Während also der Deckungswert stets eine Geldsumme ist, ist die Deckungsfähigkeit eine Verhältniszahl. Sie wird zweck-

1) Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 26.

mäßig in Prozenten ausgedrückt und kann höchstens 1 sein, d. h. = 100%. Wenn die Deckungsfähigkeit 100% = 1 ist, dann fallen Deckungswert und Nennwert zusammen; d. h. die Schiffshypothek kann zu ihrem vollen Nennwert zur Deckung herangezogen werden. Die Deckungsfähigkeit jeder Gattung von Schiffshypotheken wird von vornherein festgesetzt.

So gibt zum Beispiel die Satzung der Hamburger Bank an, daß eine Bauhypothek nur mit 60% zur Deckung von Schiffspfandbriefen herangezogen werden darf; ihre Deckungsfähigkeit ist also 60%. Die Höhe der Hypothek, ihr Nennwert, sei 100 000 Mark. Nun ist der Deckungswert, d. h. der Wert, mit dem diese Schiffshypothek von 100 000 Mark Nennwert zur Deckung herangezogen werden darf,

$$\text{Deckungswert} = \text{Nennwert} \times \text{Deckungsfähigkeit}$$

$$\frac{100\,000 \cdot 60}{100} = 60\,000 \text{ Mark.}$$

Hinsichtlich ihrer Deckungsfähigkeit sind folgende Arten von Schiffshypotheken verschieden behandelt: Schiffshypotheken, die nicht besonders versichert sind, Bauhypotheken, Hypotheken auf zwangsweise übernommene Schiffe und Hypotheken auf Nebenforderungen.

So bestimmen die Berliner und Hamburger Bank, daß nur diejenigen Forderungen mit ihrem vollen Nennbetrag zur Deckung herangezogen werden dürfen, bei denen die Forderung selbst in ihrer vollen Höhe gegen Verlust versichert ist. In diesem Fall beträgt die Deckungsfähigkeit also 100% der Forderung. Diese Versicherung der Forderung ist von der des Schiffes selbst sorgfältig zu unterscheiden. Denn diese letztere sowie die Verpfändung dieser Versicherungsansprüche an die Bank sind ja erst eine der Voraussetzungen, unter denen überhaupt eine Beleihung stattfinden darf.

Solche Schiffshypotheken, bei denen die Forderung nicht noch besonders versichert ist, dürfen bei den angegebenen Banken nur mit 95% des Nennwertes zur Deckung herangezogen werden. Die Duisburger Bank macht diesen Unterschied nicht, sondern sieht auch diese Forderung als voll deckungsfähig an.

Bauhypotheken[1]) an Schiffen, die noch nicht ganz fertiggestellt sind, haben bei allen drei Banken mit Recht eine erheblich beschränkte Deckungsfähigkeit. Am strengsten ist hierin die Berliner Bank, die Bauhypotheken als Deckung überhaupt nicht zuläßt. Die beiden anderen Banken geben ihnen eine stark eingeschränkte Deckungsfähigkeit von 50% gegenüber ihrem Nennwert. Zweifellos ist die Berliner Bank hierin im Interesse ihrer Schiffspfandbriefgläubiger schärfer, andererseits hat sie dadurch aber auch weniger Gelegenheit, den heimischen Schiffbau zu unterstützen, insbesondere auf die Herstellung deutscher Schiffe im Inland hinzuwirken. Ganz darauf zu verzichten braucht sie aber nicht, da ihr zu diesem Zweck das Grundkapital zur Verfügung steht.

Eine geringere Deckungsfähigkeit der Forderungen ist ferner bei solchen Hypotheken vorgesehen, die an Schiffen bestellt sind, die die Bank zur Vermeidung von Verlusten übernehmen mußte. Als Deckungsfähigkeit sieht jede Bank eine andere Höhe an, obwohl die Unterschiede nicht zu bedeutend sind. So schätzen die Berliner sie auf 80%, die Hamburger auf 75%, die Duisburger auf $66^2/_3$% ein, natürlich gegenüber der Höhe der Forderung vor der Übernahme. Hier könnte zweifellos im Interesse der Schiffspfandbriefgläubiger eine Einigung auf einen gemeinsamen Prozentsatz herbeigeführt werden.

Auch Höchstbetragspfandrechte, die neben der eigentlichen Hypothek für Unkosten, Zinsen usw. als Nebenforderung eingetragen sind, besitzen bei der Berliner Bank überhaupt keine Deckungsfähigkeit[2]); die andern Banken haben eine Bestimmung darüber nicht getroffen.

Die Anordnungen über die erforderliche Deckungshöhe[3]) lauten dahin, daß der Gesamtbetrag der im Umlauf

---

1) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 13.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 11.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 29; 19.

2) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 13.

3) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 13.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 14.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 29.

befindlichen Schiffspfandbriefe durch Schiffspfandrechte gedeckt sein soll. Und zwar müssen diese mindestens die gleiche Höhe haben wie die Schiffspfandbriefe. Ferner wird gefordert, daß sie wenigstens den gleichen Zinsfuß haben. In welcher Höhe, d. h. zu welchem Deckungswert, die einzelnen Forderungen herangezogen werden, ergibt sich aus den oben angeführten Bestimmungen über Deckungsfähigkeit und Deckungswert. Die volle Deckung der Schiffspfandbriefe ist aber stets aufrechtzuerhalten. Ist sie aus irgendeinem Grunde nicht mehr vorhanden, so sind die fehlenden Schiffshypotheken sogleich zu beschaffen oder Schiffspfandbriefe in entsprechender Zahl einzuziehen. Ist beides nicht angängig, so ist die fehlende Deckung durch bares Geld oder durch Schuldverschreibungen des Reichs oder eines Bundesstaates zu ergänzen; die Hamburger Bank läßt als Ersatzdeckung mündelsichere Wertpapiere ohne Einschränkungen. zu. Doch wird die Deckungsfähigkeit dieser Schuldverschreibungen insofern herabgesetzt, als sie nicht mit ihrem Nennwert, sondern nur mit einem solchen Deckungswert in Ansatz gebracht werden dürfen, der 5% unter dem jeweiligen Börsenkurs bleibt. Sinkt dieser, so ist stets für entsprechende Ergänzung der Kursdifferenz zu sorgen. Nur die Duisburger Bank hat keine Bestimmung über die Deckungsfähigkeit dieser Papiere getroffen; sie werden also wohl voll zum jeweiligen Kurs angesetzt.

Zur Sicherung der Schiffspfandbriefgläubiger werden ihnen die zur Deckung bestimmten Darlehnsforderungen und die diese sichernden Schiffshypotheken verpfändet. Das gleiche gilt für die Forderungen aus der Versicherung; die Hamburger Bank hat diese letztere Bestimmung nicht ausdrücklich erwähnt, sie ist aber wohl selbstverständlich. Von keiner Bank sind hier besonders aufgeführt die Versicherungen gegen Verlust der Forderungen, die „Interessen"- oder „Forderungs"-Versicherung; aber auch diese gehören wohl zur verpfändeten Versicherung. Auch die zur Ergänzung der Deckung bestimmten Bargelder und Wertpapiere sind zu verpfänden. Hamburg hat zum Schutze der Schiffspfandbriefgläubiger 1918 ein

besonderes Gesetz erlassen[1]), das ich in Anlage zum Abdruck bringe.

Alle diese den Schiffspfandbriefgläubigern verpfändeten Forderungen, Wertpapiere und Bargelder werden in ein besonderes Register eingetragen. Dieses wird bei den preußischen Banken durch Bank und Treuhänder gemeinsam geführt. Bei der Hamburger Gesellschaft wird es durch die Bank geführt, doch hat der Treuhänder jederzeit Einblick. Diese letztere Bestimmung dürfte den tatsächlichen Verhältnissen am nächsten kommen.

Weitere Sicherung der Schiffspfandbriefgläubiger erfolgt durch das Institut des Treuhänders sowie die Staatsaufsicht.

Die Bestimmungen über den Treuhänder[2]), der die Interessen der Schiffspfandbriefgläubiger wahrzunehmen hat, entsprechen im allgemeinen denen, die das Hypothekenbankgesetz vom 13. Juli 1899 für Hypothekenbanken festgesetzt hat. Er hat hier die Aufgabe, die Besitzer der Schiffspfandbriefe zu vertreten und zwar besonders „bei Erwerb, Erhaltung und Aufgabe des Pfandrechtes". Daraus ergeben sich wichtige Einzeltätigkeiten für ihn:

Überwachung der vorschriftsmäßigen Deckung der Schiffspfandbriefe,

Sorge für die Verpfändung der zur Deckung der Schiffspfandbriefe bestimmten Forderungen, Wertpapiere und Bargelder durch die Bank an ihn und deren Verwahrung,

Führung bezw. Nachprüfung des über die Deckung geführten Registers,

Ausfüllung einer Bescheinigung auf den auszugebenden Schiffspfandbriefen vor ihrer Ausgabe, daß die vorschriftsmäßige Deckung für sie tatsächlich vorhanden ist,

---

1) s. unten S. 203, Anl. Nr. 2; ferner: Hanseatische Rechtszeitschrift 1918, S. 303; Goldschmidt in Z. B. S. 1918, S. 42.

2) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 20—24.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 21—28.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 30—38.

Mitwirkung bei Löschung von Schiffshypotheken,
Kontrolle der Bücher, soweit sie seine Tätigkeit betrifft.
Eine Reihe weiterer Aufgaben sind unwesentlich.

Für die Gläubiger der Schiffspfandbriefe ist aber von großer Bedeutung, daß der Treuhänder wohl die Höhe der Deckung festzustellen hat, nicht aber, ob der durch die Bank festgestellte Wert der Schiffe dem tatsächlichen entspricht. Zu dieser Nachprüfung ist der Treuhänder praktisch ja auch garnicht in der Lage. Zweifellos liegt hierin aber eine Gefahr für die Inhaber der Schiffspfandbriefe, da bei leichtfertiger Aufstellung der Taxen der Wert eines Schiffes leicht zu hoch angesetzt werden kann.

Vor Bestellung des Treuhänders ist die Bank anzuhören. Seine Bestellung erfolgt für die beiden preußischen Banken durch den Minister für Handel und Gewerbe, für die Hamburger durch den dortigen Senat. Streitigkeiten zwischen den Banken und ihrem Treuhänder entscheiden diejenigen Staatsstellen, die den letzteren bestellt haben. Eine Kontrolle des Treuhänders findet gegebenenfalls durch den Staatskommissar statt. Für seine Tätigkeit erhält der Treuhänder eine angemessene Entschädigung seitens der Bank.

Außer der Bestellung eines Treuhänders, der ausschließlich die Interessen der Schiffspfandbriefinhaber wahrzunehmen hat, findet noch eine weitere Staatsaufsicht über die gesamte Tätigkeit der Banken statt. Sie dient also auch dem Interesse der Aktionäre. Diese Aufsicht erfolgt in doppelter Weise, einmal durch die Bestellung eines Staatskommissars, andererseits durch die Bestimmung, daß Satzungsänderungen staatlicher Genehmigung bedürfen.

Der Staatskommissar[1]) wird durch die gleichen amtlichen Stellen ernannt, wie der Treuhänder. Es ist also in Preußen der Minister für Handel und Gewerbe, in Hamburg der Senat dafür zuständig. Aufgabe des Kommissars ist es, den gesamten Geschäftsbetrieb bis zur Beendigung einer ev. vor-

1) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank. § 50.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 53.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 39—43; vgl. auch Anl. 1 s. unten S. 201.

genommenen Liquidation zu beaufsichtigen. Insbesondere hat er das Recht, die Bücher einzusehen, Auskünfte zu verlangen, an den Sitzungen des Aufsichtsrates und der Generalversammlung teilzunehmen usw. Die Hamburger Bank erwähnt ausdrücklich, daß er auch die Tätigkeit des Treuhänders zu überwachen habe. Diese letztere Funktion ist im Interesse der Schiffspfandbriefgläubiger von größter Bedeutung. Dem Staatskommissar können auch die Aufgaben des Treuhänders übertragen werden; diese Bestimmung gilt auch für die preußischen Banken.

Von besonderer Wichtigkeit ist auch, daß zu Satzungänderungen[1]) staatliche Genehmigung erforderlich ist. Sie wird für Hamburg durch den Senat, für Preußen durch den Minister für Handel und Gewerbe erteilt. Diese Bestimmung ist in der ministeriellen Genehmigung für die Errichtung der Banken von der preußischen Regierung ausdrücklich ausgesprochen worden[2]). Der Grund hierfür liegt wohl darin, daß eine gesetzliche Regelung des Schiffshypothekenbankwesens bisher nicht erfolgt ist.

Abschnitt 7.

Beleihungsbedingungen.

Die Beleihungsbedingungen der deutschen Banken decken sich im allgemeinen mit denen der ausländischen. Zwar sind sie nicht immer bei allen Banken die gleichen; doch sind die angeführten Fälle wohl als typisch anzusehen[3]). Abweichende Bestimmungen der holländischen Banken sind erwähnt, soweit sie von Bedeutung sind.

---

1) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 50—51.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 53—54.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 44—45; vgl. auch Anl. 1, unten S. 201, Nr. 6.

2) vergl. unten, S. 201 (Anlage 1).

3) Als Unterlagen dienen die Satzungen und Beleihungsbedingungen der drei deutschen, sowie einiger holländischer Banken.

Auf den ersten Blick erscheinen die Bedingungen als außerordentlich vielseitig, umständlich und hart. Dringt man jedoch tiefer in ihr Verständnis ein, so ergibt sich im allgemeinen die Notwendigkeit der einzelnen Bestimmungen. Denn in erster Linie kommt es den Banken naturgemäß nicht darauf an, überhaupt Kredit zu geben, sondern nur dann, wenn sie die völlige Gewißheit haben, daß ihre Schiffshypotheken und damit die Schiffspfandbriefgläubiger durchaus gesichert sind. Im folgenden sind die zahlreichen unzusammenhängenden Bedingungen systematisch zusammengefaßt und geordnet.

Gegenstand der Beleihung sind Wasserfahrzeuge. Hier treffen besondere Bestimmungen zuerst die Unterschiede in der Art des Gegenstandes des Geschäftsbetriebes, in dem Baustoff der Schiffe. dem Maße der Fertigstellung, der Staatsangehörigkeit und der Eintragung.

Alle drei deutschen Banken beleihen nach dem Gegenstand des Geschäftsbetriebes sowohl See- wie auch Küsten- und Binnenschiffe; die Norsk Skibs Hypothekbank gibt Darlehen nur auf Seeschiffe, einige holländischen Banken haben sich während des Krieges aus Gründen der Vorsicht vorwiegend auf Binnenschiffe beschränkt.

Hinsichtlich des Baustoffes, aus dem die Schiffe hergestellt sind, haben die beiden preußischen Banken keine besonderen einschränkenden Bestimmungen getroffen. Sie beleihen also sowohl Schiffe aus Holz wie auch aus Eisen oder Stahl, eventuell wohl auch aus Beton, dem modernsten Baumaterial. Dagegen hat die Hamburger Bank ihrer Beleihungstätigkeit insofern engere Grenzen gezogen, als sie im allgemeinen nur eiserne oder stählerne Schiffe beleiht und eine Ausnahme nur für Küstenschiffe zuläßt, die auch aus Holz bestehen dürfen[1]). Auch die holländische Veenkoloniale Bank beleiht nur eiserne Schiffe. Da Eisenschiffe im Durchschnitt eine höhere Lebensdauer haben als Holzfahrzeuge, so gehen diese Banken etwas sicherer. Da aber die Gesamtdauer der Darlehen

1) Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 18.

meist nur 10 Jahre beträgt, die wahrscheinliche Lebensdauer der Schiffe aber erheblich mehr, meist über die doppelte Zeit, so dürfte dieser Grund nicht maßgebend sein. Ferner sind aber Holzschiffe im Verhältnis kleiner und billiger als eiserne oder stählerne, sodaß die Hamburger Bank durch diese Bestimmung eine große Zahl kleinerer Fahrzeuge ausschließt, also gerade die, die am meisten auf Kredit angewiesen sind. Hölzerne Binnenschiffe sind aber im Osten Deutschlands stark vertreten, so daß diese Bank damit ihre Tätigkeit auch örtlich erheblich begrenzt. Einzelne holländische Banken gehen in dem Umfang ihrer Beleihungstätigkeit weiter als die deutschen, da sie nicht nur Schiffe, sondern allgemein schwimmende Werte jeder Art beleihen. So nimmt die M. v. Scheepsverband auch Schwimmdocks als Unterlage, die Veenkoloniale Bank und der National Sch. sogar Immobilien; beides schließe ich von der Besprechung an dieser Stelle aus[1]).

Was das Maß der Fertigstellung anlangt, so wird nicht gefordert, daß die Schiffe neu sein müssen; es kommt also auch die Beleihung älterer Fahrzeuge in Betracht. Doch findet sich bei einigen holländischen Banken eine Beschränkung der Beleihung nur auf neuerbaute Schiffe. Selbstverständlich wird sich aber die Dauer der Beleihung bei älteren Schiffen wesentlich nach dem Alter des Schiffes richten müssen. Alle drei deutschen Banken geben auch Darlehen auf Schiffe, die sich noch im Bau befinden, (Bauschiffshypotheken). Die Berliner Bank hat für diesen Fall noch besonders eingehende Bestimmungen getroffen. Da die Bauhypotheken eine besondere Gruppe für sich bilden, will ich noch eine weitere wesentliche Bestimmung über sie anführen. Es fordert nämlich die Berliner Bank die Verzinsung, die sonst nachträglich zahlbar ist, hier im voraus. Auf die geringere Deckungsfähigkeit der Bauschiffshypotheken für die Schiffspfandbriefe bin ich an anderer Stelle eingegangen[2]).

Hinsichtlich der Staatsangehörigkeit der zu beleihenden Fahrzeuge beschränken sich die Berliner und

---

1) s. oben S. 48.

2) s. oben, S. 143.

Hamburger Bank auf deutsche Schiffe. Diese Einengung ihres Geschäftskreises hat die Duisburger Bank vermieden, die auch in Österreich-Ungarn ihre Tätigkeit auszuüben beabsichtigte. Ferner müssen die Schiffe, See-[1]) wie Binnenschiffe[2]) in ein Schiffsregister eingetragen sein. Fahrzeuge, die nicht eingetragen werden dürfen, z. B. weil sie zu klein sind, sind also von der Beleihung ausgeschlossen. Die Berliner Bank beleiht nicht nur Schiffe, sondern auch Schiffsanteile, eine Bestimmung, die die anderen Gesellschaften nicht ausdrücklich getroffen haben.

Verliert dagegen ein Schiff das Recht zur Führung der Reichsflagge[3]) oder wird es im Schiffsregister gelöscht, so besteht die Gefahr für die Bank, daß es ihrer Einwirkung ganz entzogen und der Rechtsanspruch auf die Schiffshypothek nichtig wird. Daher ist für diese Fälle die Bestimmung getroffen, daß das Darlehen in seiner noch bestehenden vollen Höhe mit Zinsen und Nebenforderungen sofort zurückverlangt werden kann.

Die Hamburger und die Duisburger Bank heben noch hervor, daß nur gut klassifizierte Schiffe beliehen werden. Die Berliner Bank hat von dieser Einschränkung abgesehen und wohl mit Recht. Denn wenn auch zuzugeben ist, daß ein klassifiziertes Schiff besser gebaut und erhalten ist, so kann doch eine geringwertigere Bauart bei der Taxierung durchaus berücksichtigt und die Hypothek dementsprechend niedriger und kurzfristiger gehalten werden. Wenn freilich das Schiff die Klasse verliert, in der es bisher geführt wurde, dann ist als Ursache eine erhebliche Wertminderung anzusehen. Da sich von vornherein nicht übersehen läßt, ob sie nicht so groß ist, daß die Hypothek ernstlich gefährdet wird, so haben sich die Banken auch hier das Recht vorbehalten, das Darlehen sofort zurückzuverlangen.

Eingehend sind die finanziellen Bedingungen geregelt, die Höhe und Stellung der Hypothek, Abzahlung und Verzinsung, Abschlußprovision, Unkosten und Entschädigung bei vorzeitiger Rückzahlung betreffen.

1) Flaggengesetz, § 4.
2) Binnenschiffahrtsgesetz, § 119.
3) Flaggengesetz, § 13.

Die Beleihungshöhe geht bis zu 60% des geschätzten Schiffswertes. Da aber die einzelnen Taxatoren individuell verschieden streng urteilen können, sind noch Anordnungen vorgesehen, die ein zu weitherziges Taxieren verhindern sollen. So bestimmt z. B. die Schiffskreditbank, daß nur die dauernden Eigenschaften und der Ertrag berücksichtigt werden dürfen, den das Schiff jedem Eigentümer bei ordnungsgemäßer Wirtschaft nachhaltig gewährt. Ferner darf der Schätzungswert den Verkaufswert nicht übersteigen.

Die einzutragenden Hypotheken müssen im allgemeinen an erster Stelle stehen.

Mit Rücksicht darauf, daß die Lebensdauer der Fahrzeuge zeitlich mehr oder weniger beschränkt ist, werden auch die Darlehen nur auf eine beschränkte Zeit gewährt. Diese beträgt für Seeschiffe bei allen Banken höchstens 10 Jahre. Bei Binnenschiffen gewähren die Berliner und Hamburger Bank die Hypothek auf 12, die Duisburger auf 15 Jahre; ein zwingender Grund für diesen Unterschied ist nicht ersichtlich.

Um die Sicherheit des Darlehens während seiner ganzen Laufdauer selbst bei sinkendem Schiffswert zu gewährleisten, wird eine regelmäßige teilweise Tilgung der Hypothek verlangt. Die Berliner und Hamburger Bank fordern für Seeschiffe eine jährliche Amortisation von wenigstens 10%, für Binnenschiffe von 8%. Doch hat sich die Berliner Bank in ihren Beleihungsbedingungen (abweichend von der Satzung) vorbehalten, den Anfang der Abzahlungen bis auf 2 Jahre aufzuschieben. Die Duisburger Bank hat sich freie Hand gelassen, sie kann also gegebenenfalls, wie die Berliner, in den ersten Jahren ganz auf eine Abzahlung verzichten und später die Raten erhöhen. Dies Verfahren wird auch von holländischen Banken angewandt. Es dürfte in vielen Fällen zweckmäßig sein, z. B. wenn sich ein Partikulierschiffer durch Erbauung eines neuen Kahnes selbständig macht; er hat dann anfänglich oft Schwierigkeiten, in das Geschäft zu kommen und begrüßt dankbar die Erleichterung für die ersten Jahre Es scheint mir auch in anderen Fällen richtig, wenn die Bestimmungen nicht zu starr gehalten werden, sondern schmiegsam und anpassungsfähig sind.

Für die gesamten Nebenforderungen wird vielfach ein Höchstbetragspfandrecht unmittelbar hinter der eigentlichen Haupthypothek eingetragen; diese Sicherungshypothek ist natürlich nicht verzinslich und auch nicht zu amortisieren.

Wesentlich für den Schuldner ist, daß sich die Hypothek entsprechend den erfolgten Abzahlungen jährlich um ein entsprechendes Maß verringert. Es ist dann für ihn weniger schwer, nötigenfalls eine weitere Hypothek hinter der ersten zu erhalten. Die Beleihungsbedingungen der Hamburger und Duisburger Bank enthalten die Bestimmung, daß dies geschehen kann; natürlich fordern die Banken aber, daß ihre noch verbleibenden Forderungen den Vorrang erhalten.

Die Höhe des Zinssatzes ist in den Beleihungsbedingungen nicht angegeben. Das ist erklärlich, da sie sich natürlich nach der allgemeinen Lage des Geldmarktes richten muß, und daher schwankend ist. Außerdem können sich zweifellos kapitalkräftige Schiffahrtsunternehmungen einem günstigeren Satz erwirken als nicht so gut fundierte. Der Zinsfuß der holländischen Banken steht z. Z. auf ca. 6%. Er erscheint auf den ersten Blick verhältnismäßig hoch; es ist aber zu bedenken, daß der Zinssatz für Schiffshypotheken im allgemeinen 1—1½% höher zu sein pflegt als für Landhypotheken; das ist auch berechtigt, denn zweifellos ist das Risiko bei einer Schiffshypothek größer als bei einer Landhypothek.

Nach unten hin besteht eine Grenze darin, daß der Zinssatz der Schiffshypotheken nicht niedriger sein darf als der der Schiffspfandbriefe. Die Zahlung der Zinsen hat bei der Berliner Bank vierteljährlich postnumerando zu erfolgen. Alle Zahlungen müssen innerhalb von 14 Tagen nach Fälligkeit eingehen, sonst wird das Darlehen in vollem Umfang ohne Kündigung fällig.

Zu den regelmäßig laufenden Abzahlungen und den Zinsen, deren Höhe sich ja allmählich verringert, treten als einmalige Aufwendungen von bestimmter Höhe noch die Provisionen und weiteren Unkosten hinzu. Dazu kommen noch andere, die nach Höhe und Sicherheit ihres Eintretens aber unbestimmt sind.

Die Höhe der Provisionen soll bei den holländischen Banken 1—3% betragen. Jedenfalls stellen diese Abschlußprovisionen, die auch fällig sind, wenn der Schuldner das Darlehen nach Abschluß des Vertrages nicht abnimmt, eine erhebliche Belastung für ihn dar.

An einmaligen, bestimmten Kosten, die durch die Aufnahme des Darlehens entstehen, hat der Schuldner folgende zu tragen: Eintragung der Schiffshypothek in das Register, Notariatskosten, Stempel, Gerichtskosten, Pfandbriefstempel, Kosten für Abtretung der Versicherungsforderungen an die Bank und die Verpfändung dieser sowie der Pfandrechte für die Schiffspfandbriefgläubiger an den Treuhänder; ferner die für die Taxierung usw.

An weiteren Kosten, die sich aus der Erfüllung des Vertrages ergeben können, die aber nach Höhe und Möglichkeit des Eintretens unbestimmt sind, hat der Schuldner noch etwa folgende zu zahlen: die für alle Gutachten über den Zustand des Schiffes, die die Bank für erforderlich hält, und für die nötig werdenden Besichtigungen und Untersuchungen.

Die Bank hat sich also so ziemlich nach allen Richtungen hin gesichert und die etwa entstehenden Unkosten auf den Schuldner abgewälzt. Ferner hat dieser für den Fall, daß er das Darlehen vor seiner vorgesehenen Fälligkeit ablöst, einen gewissen Prozentsatz als Entschädigung an die Bank zu zahlen. Über diese Belastung, die auf den ersten Blick als ungerechtfertigt hart erscheint, sind den holländischen Banken manche Vorwürfe gemacht worden. Man sagte, daß sie die Provision dann doch eher und vielleicht doppelt erhielten. Andererseits muß aber die Bank ihre volle Deckung für die ausgegebenen Schiffspfandbriefe aufrechterhalten und u. U. bares Geld zinslos dem Treuhänder verpfänden. Legt sie die Summe aber in Wertpapieren an, so sind Kursverluste möglich. Diese Forderung ist daher nicht unberechtigt, so lange ihre Höhe angemessen bleibt.

Nach den Feststellungen über die Art des zu beleihenden Objektes und die finanziellen Beleihungsbedingungen ergibt sich notwendig die Frage, wie die Sicherung des Darlehens erfolgt. Hier bestehen zwei wesentliche Abarten,

eine materielle aus dem beliehenen Fahrzeug und der darauf eingetragenen Schiffshypothek und eine personelle durch den Eigentümer. Einen besonderen Schutz kann die erstere noch durch die Versicherung des Beleihungsobjektes erhalten. Weiter kann ein Schutz der Forderung gegen Verluste durch ihre Versicherung erfolgen.

Die materielle Sicherung aus dem Fahrzeug besteht für die Bank darin, daß das beliehene Objekt möglichst in einem Zustand verhältnismäßig gleicher Güte bewahrt wird, wie es ihn bei Abschluß des Hypothekenvertrages hatte. Das bedeutet also, daß das Schiff innerhalb der Grenzen der natürlichen Abnutzung möglichst gut erhalten bleiben muß. Der fortschreitenden allmählichen Verschlechterung des Schiffes entsprechen ja auch die regelmäßigen Abzahlungen. Eine Reihe von Bestimmungen regelt nun das Recht der Bank, diesen Zustand zu erhalten oder herbeizuführen. Zweifellos wirken diese Anordnungen erzieherisch auf den Schiffseigner dahin, sein Fahrzeug mit möglichster Sorgfalt zu behandeln.

So ist nach den Bestimmungen der Hamburger und Duisburger Bank der Schuldner verpflichtet, sein Schiff stets in einem Zustand zu erhalten, der seiner Klasse entspricht; bei Verlust der Klasse droht ihm sofortige Rückzahlungspflicht. Umbauten oder Instandsetzungen müssen durch die Bank genehmigt und der Nachweis geführt werden, daß die Kosten dafür innerhalb von 4 Wochen bezahlt sind.

Um eine Gewähr für den tatsächlichen Zustand des Schiffes zu erhalten, haben sich die Banken das Recht vorbehalten, das Fahrzeug jederzeit besichtigen und untersuchen zu lassen. Das ist natürlich in erster Linie von Bedeutung nach Havarien oder sonstigen Beschädigungen des Schiffes, während und nach Instandsetzungen und Umbauten. Außerdem gehört hierher eine jährlich einmalige Untersuchung des ganzen Fahrzeuges; bei Schiffen, die längere Reisen ausführen, ist eine Begutachtung nach jeder Fahrt erwünscht.

Der schlimmste Fall ist naturgemäß der, daß das Schiff gänzlich verloren geht. Es ist erklärlich, daß die Bank in diesem Fall ihre Hypothek sofort einfordern kann.

Von der gleichen Bedeutung wie eine Wertminderung des Pfandobjektes ist eine solche des Pfandrechtes selbst, das die zweite materielle Sicherung der Forderung darstellt. Da das Schiffsregister nur beschränkten öffentlichen Glauben genießt, ist ein solcher Verlust durchaus möglich. Ich verweise hierüber auf Ausführungen an anderer Stelle[1]). Es können also vielleicht Fälle eintreten, daß die Eintragung des Schiffspfandrechtes zur 1. Stelle von anderen Berechtigten bestritten wird. In solchem Fall darf die Bank den Betrag ihrer Schiffshypothek sofort ohne Kündigung zurückverlangen.

Eine weitere Gefahr für die Güte und Sicherheit des Registerpfandrechts besteht darin, daß die gesetzlichen Schiffspfandrechte den eingetragenen vorangehen, auch wenn sie später entstanden sind. Infolgedessen verlangt die Bank mit Recht, daß alle Forderungen aus solchen sogleich bei Fälligkeit durch den Schuldner bezahlt werden. Dazu gehören z. B.: Beiträge zur großen Haverei, Forderungen aus Bodmerei, Bergungs-, Hilfskosten usw. In diesem Falle und ebenso, wenn tatsächlich eine bevorrechtete Schiffshypothek eingetragen wird, hat sich die Bank ausbedungen, ihre gesamten Forderungen sofort ohne Kündigung beanspruchen zu können.

Da der Hypothekenschuldner außer mit der Schiffshypothek auch noch p e r s ö n l i c h haftet, so ist für die Bank jede Veränderung in seinen Vermögensverhältnissen, sowie jeder Wechsel in der Person des Schuldners von größter Bedeutung. Es ist daher für zahlreiche Fälle Vorsorge getroffen, um eine mögliche Schädigung der Bank, soweit irgend angängig, zu verhüten.

Was das V e r f ü g u n g s r e c h t d e s E i g e n t ü m e r s an dem beliehenen Objekt anlangt, so kann dieses durch staatliche Verordnung eingeschränkt werden. Oft wird das durch Beschlagnahme erfolgen, z. B. für Kriegszwecke. Weitere Einschränkungen können durch andere Berechtigte vorgenommen werden, z. B. durch die gesetzlichen Schiffsgläubiger. Diese können das Schiff mit Arrest belegen lassen oder auch Zwangsversteigerung

1) vgl. oben S. 23f.

einleiten. In diesen Fällen, in denen dem Pfandrecht der Bank Gefahr droht, ist sie berechtigt, ihre Forderung sogleich einzuziehen.

Außer den schon angegebenen Beschränkungen des Verfügungsrechtes des Eigentümers an dem beliehenen Objekt sind für die Banken noch solche Verfügungsbeschränkungen von Bedeutung, die in seiner Person liegen, so, wenn er entmündigt oder unter Pflegschaft gestellt wird. Auch hier fordert sie ihr Darlehen unverzüglich zurück.

Gefahr besteht auch in einer wesentlichen Verschlechterung der Vermögensverhältnisse des persönlich haftenden Eigentümers. Hierbei sind folgende Fälle von besonderer Bedeutung: Einstellung der Zahlungen, Liquidieren von Gesellschaften, Konkurseröffnung. Auch die Einstellung des Reedereibetriebes kann von Bedeutung sein.

Von besonderer Wichtigkeit ist noch, wenn der Eigentümer an der Bestimmung oder Verwendung des beliehenen Objektes eine Änderung vornimmt. Das ist z. B. der Fall, wenn eine Charterung durch eine andere Reederei eintreten soll, er also sein Verfügungsrecht selbst beschränkt, oder wenn ein Seeleichter zur Binnenschiffahrt benutzt wird. Meist wird der Eigentümer eine solche Verwendung seines Schiffes nur vornehmen, wenn sie für ihn vorteilhafter ist als die bisherige. Da hier oft ein schneller Entschluß nötig ist, besonders bei der Charterung, so ist es bisweilen kaum möglich, die Genehmigung der Bank vorher einzuholen, die die Verhältnisse doch nicht so gut übersehen kann. Über diesen Punkt ist seitens der Schiffahrt Klage geführt worden, da der Reeder häufig entweder auf ein günstiges Geschäft verzichten muß oder mit der Bank in Schwierigkeiten gerät. Eine Abänderung dieser Bestimmung, wenigstens soweit sie die Charterung anlangt, wär erwünscht. Im allgemeinen dürfte die Anmeldepflicht gegenüber der Bank genügen.

Wichtig für die Bank ist auch, wenn der Schuldner hint ihrer Hypothek eine weitere eintragen lassen will. Die Bak verlangt deshalb eine Benachrichtigung über solche Kretgeschäfte.

Schließlich ist hinsichtlich der personellen Sicherung jede Veränderung in der Person des Eigentümers für die Bank von Bedeutung. Diese kann vorliegen bei seinem Tode oder bei Verkauf. Auch hier nimmt die Bank das sofortige Rückforderungsrecht in Anspruch. Das gleiche ist natürlich der Fall, wenn der im Register als Eigentümer Eingetragene tatsächlich gar nicht der Eigentümer ist.

Selbstverständlich sichert sich die Bank ein sofort fälliges Rückforderungsrecht, wenn ihr wissentlich falsche Angaben gemacht oder wichtige Mängel des Objektes nicht angegeben sind.

Die endgültige Sicherung der materiellen wie personellen Forderungen erfolgt durch die K a s k o -(Schiffskörper-)V e r s i c h e r u n g. Diese Versicherung, ohne die die Schiffshypothek allein nur eine unsichere Deckung darstellt, ist so wesentlich, daß ohne sie Schiffshypotheken seitens der Banken überhaupt nicht gegeben werden.

N i c h t Vorbedingung für den Abschluß ist aber eine andere Art der Versicherung, nämlich die, mit der die Bank sich selbst gegen den Verlust ihrer Forderungen versichert: „F o r d e r u n g s - V e r s i c h e r u n g“ (Interessen-Versicherung).

Was die Kasko-Versicherung anlangt, so ist das Schiff zu seinem vollen Werte zu versichern. Wichtig ist, daß die Versicherung nur bei solchen Versicherungs-Gesellschaften erfolgen darf, die der Bank genehm sind, ihr also die nötige Sicherheit bieten. Dabei können die Banken auch darauf hinwirken, daß die Versicherungen nur bei deutschen Gesellschaften genommen werden. Die Versicherungsforderung muß der Bank abgetreten und die Police bei ihr hinterlegt werden; diese Forderungen verpfändet die Bank ihrerseits wieder ihren Schiffspfandbriefgläubigern. Die Versicherung muß sich auf alle Gefahren erstrecken, die das Schiff betreffen können, z. B. Havarie, Zusammenstoß, Untergang usw. Dagegen kann die Bank die Versicherung gegen Kriegsgefahr nur dann verlangen, wenn diese nach ihrer Ansicht tatsächlich droht.

Da sich die Versicherung oft nur auf bestimmte Gewässer erstreckt, so darf das Fahezeug nur solche Fahrten machen, für die die Versicherung voll besteht.

Meist wird die Versicherung hinfällig, wenn die Versicherungsraten nicht rechtzeitig gezahlt werden. Die Bank verlangt daher ihre pünktliche Zahlung und zum Beweise dessen die Übersendung der bezahlten Quittungen. Ebenso kann sie die rechtzeitige Erneuerung und Verlängerung des Vertrages fordern. Wenn dies nicht geschieht, hat sie das Recht, die Versicherung für das Schiff oder ihre Forderung selbst abzuschließen, natürlich auf Kosten des Schuldners. Ebenso ist sie berechtigt, fällige Prämienzahlungen selbst vorzulegen, sodaß die Versicherung nicht unterbrochen wird. Da die Versicherungsgesellschaft aber in einzelnen Fällen nicht haftet, z. B. in solchen, die durch unrichtiges Beladen des Schiffes herbeigeführt werden, so ist das Abschließen einer Forderungs-Versicherung von Wert.

Die Forderungs-Versicherung, die die Bank völlig deckt, bezweckt, die Forderung aus der Hypothek, den Zinsen, Nebenforderungen usw. gegen jeden Verlust zu versichern. Bei der Berliner Bank wird diese Versicherung grundsätzlich verlangt: natürlich geht auch sie zu Lasten des Schuldners.

Bei Eintreten des Versicherungsfalles wird der Versicherungsbetrag an die Bank ausgezahlt. Diese verrechnet ihre gesamten Forderungen darauf und überweist den Rest dem Schuldner.

Die rechtzeitige Erfüllung aller dieser zahlreichen Beleihungsbedingungen der verschiedenen Arten wird durch besondere Strafbestimmungen gewährleistet.

Die Beleihungsbedingungen sind also in ihrer Gesamtheit nebst den weiteren Bestimmungen zur Sicherung der Schiffspfandbriefgläubiger derart, daß eine nahezu völlige Sicherung der Schiffspfandbriefgläubiger erreicht wird. Als letztes Endglied fehlt nur noch, daß verlangt wird, daß die Versicherungsgesellschaft ihrerseits die betreffenden Forderungen durch Rückversicherung deckt. Im allgemeinen ist das aber bei den größeren Objekten, die ein stärkeres Risiko darstellen, schon der Fall. Außerdem wird eine gewisse Sicherheit dadurch gewährleistet, daß die Versicherungen nur bei solchen Gesellschaften genommen werden dürfen, die der Bank sicher genug

sind. Ein Risiko, Schiffspfandbriefe zu kaufen, besteht also kaum mehr. Tatsächlich ist für den Inhaber von Schiffspfandbriefen eine ganz erheblich größere Sicherung seiner Forderung erreicht, als sie der einzelne je erwirken könnte, der sein Kapital in einer Schiffshypothek anlegt.

Abschnitt 8.

Veröffentlichungen.

Als Geschäftsjahr nehmen die drei Banken das Kalenderjahr an. Bei allen endet das erste Geschäftsjahr mit dem 31. Dezemder 1918, beträgt also nicht ein volles Jahr. Das kommt natürlich auch in seinen Ergebnissen zum Vorschein[1]).

Besondere Bestimmungen regeln die Veröffentlichungen der Gesellschaften. Diese zerfallen in zwei Hauptgruppen, von denen die eine die jährlichen Geschäftsberichte mit der Bilanz, die andere halbjährliche Veröffentlichungen über Einzelheiten betrifft.

Alle drei Banken haben ausdrücklich Anordnungen über die zuletzt genannten halbjährlichen Veröffentlichungen getroffen; diese haben den Betrag der in Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe sowie deren Deckung durch Schiffshypotheken, Wertpapiere, Geld und Versicherungen zu enthalten[2]). Sie dienen in erster Linie der Sicherheit der Schiffspfandbriefgläubiger.

Einen eingehenderen Überblick über die gesamte Geschäftstätigkeit sollen Bilanz und Geschäftsbericht, sowie Gewinn- und Verlustrechnung ergeben. Was die Bestimmungen anlangt, die in der Bilanz aufgeführt werden müssen, so

---

1) s. unten S. 161f.

2) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 26.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 45.
Satzung d. D. Schiffbeleihungsbank, § 35.

sind sie bei allen drei Banken sehr ähnlich. Sie betreffen folgende Hauptpunkte[1]):

1. den Gesamtbetrag der Pfandrechte;
2. die rückständigen Zinsen;
3. die eigenen Schiffe und Schiffsanteile;
4. Bestände an Geld, Wechseln, Wertpapieren und eigenen Schiffspfandbriefen;
5. Forderungen aus Lombardgeschäften;
6. Guthaben;
7. den Betrag der im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe nach ihrem Nennwerte.

Es folgen die Angaben, die anderweitig aufgenommen werden müssen, sei es in der Bilanz, dem Geschäftsbericht oder der Gewinn- und Verlustrechnung. Sie enthalten im wesentlichen folgende Punkte[2]):

1. Die Zahl der Schiffspfandrechte und ihre Verteilung nach ihrer Höhe;
2. die Zahl der verpfändeten Versicherungsforderungen und ihre Verteilung nach ihrer Höhe;
3. Pfandrechte an fertigen Schiffen (Schiffsanteilen) und an Schiffen (Schiffsanteilen), welche sich im Bau befinden;
4. die Zahl der Zwangsversteigerungen auf Antrag der Bank sowie die Zahl der Zwangsversteigerungen, an welchen die Bank sonst beteiligt war;
5. die Zahl der Fälle, in welchen die Bank Schiffe und Schiffsanteile hat übernehmen müssen;
6. Rückstände auf die Zinsen;
7. den Gesamtbetrag der Rückzahlungen.

Die Bestimmungen sind leider nicht so einheitlich gehalten, daß sie ein vollständiges Vergleichen der Tätigkeit der Banken ermöglichen. Bei den beiden preußischen Banken sind

---

1) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 27.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 47.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 14.
2) Satzung d. D. Schiffspfandbriefbank, § 30.
Satzung d. D. Schiffskreditbank, § 46.
Satzung d. D. Schiffsbeleihungsbank, § 14.

diese Verschiedenheiten nicht sehr bedeutend, umsomehr aber zwischen ihnen und der Hamburger Bank. Es wäre zweckmäßig, wenn hier eine Vereinheitlichung stattfinden würde. Die Wünsche, die dafür geltend zu machen wären, alle einzeln aufzuführen, würde zu weit gehen. Jedenfalls wäre aber erwünscht, daß die preußischen Banken ebenso wie die Hamburger Bank nicht nur die zur Deckung der Schiffspfandbriefe bestimmten Schiffshypotheken, sondern sämtliche anführten. Andererseits wäre es angebracht, wenn die beiden anderen Banken dem Beispiel der Berliner folgten und auch die Versicherungsforderungen sowie die Pfandrechte angäben, die auf Schiffe entfallen, die sich im Bau befinden. Schließlich wäre für alle drei Banken zu bemerken, daß sie, dem Beispiel holländischer Banken folgend, bei verbundenen Beleihungen auch die Zahl der Schiffe mitteilten, die für die Darlehen verpfändet sind. Erwünscht wäre auch, nach holländischem Vorbild, die Bekanntgabe der Zahl der eingegangenen Anträge, der abgelehnten, der genehmigten und der in Bearbeitung verbliebenen.

Abschnitt 9.

Das erste Geschäftsjahr.

Das erste Geschäftsjahr[1]) 1919, der drei deutschen Schiffshypothekenbanken fiel in die letzte Zeit des Krieges und die des Waffenstillstandes und der Revolution; es umfaßt gemäß den Satzungen nur ½—¾ Jahr. Infolge dieser Lage haben sie sich mit der Hingabe von Darlehen absichtlich große Zurückhaltung auferlegt. Trotzdem sind die Berichte in vielen Beziehungen interessant.

Im Hinblick auf die ungeklärte Geschäftslage haben die Abschlüsse naturgemäß keine große Höhe erreicht. Da die verliehenen Schiffshypotheken aus dem Aktienkapital ausgezahlt

1) Als Grundlage dienen die Geschäftsberichte der drei Banken für das Jahr 1918.

werden konnten und auf Grund der eingekommenen Darlehen eine Ausgabe von Schiffspfandbriefen nur in geringem Umfang hätte stattfinden können, haben alle drei Banken auf die Ausgabe von Schiffspfandbriefen verzichtet. Auch das Aktienkapital wurde nur zum Teil benötigt, infolgedessen wurde auch nur ¼ davon eingezogen. Nähere Angaben finden sich in der anschließenden Tabelle.

Tabelle Nr. 44.

Bank	Aktienkapital i. M.		Darlehensstand in M.			Zahl d. Beleihungen			Rückzahlungen
	nominell	eingezahlt	gesamt	Seeschiffe	Binnenschiffe	ges.	Seeschiffe	Binnenschiffe	
Schiffspfandbriefb.	10000000	2500000	527500	385000	142500	?[1])	1	?[1])	10700
Schiffskreditb.	7000000	1750000	24000	—	24000	1	—	1	—
Schiffsbeleihungsb.	10000000	2500000	3515000	3500000	15000	18	17	1	432500

Aus der Tabelle läßt sich erkennen, daß die Schiffsbeleihungsbank Hypotheken hauptsächlich auf Seeschiffe ausgab. Für die Tätigkeit der beiden anderen Gesellschaften lassen sich bestimmte Angaben nicht machen.

Die Geschäftstätigkeit der Duisburger Bank nahm nur bescheidenen Umfang an, da ja bei ihr infolge der Nähe des besetzten Gebietes Zurückhaltung geboten war. In verhältnismäßig großem Umfang war die Hamburger Bank tätig. Die Höhe der abgeschlossenen Darlehen übersteigt bei ihr die des eingezahlten Kapitals um über 1 Million Mark. Entweder sind also bei ihr die Darlehen nicht sogleich in voller Höhe zahlbar gewesen, oder sie hat auf Bankkredit zurückgegriffen, bis sie weiteres Kapital flüssig machen konnte; für letztere Annahme spricht, daß in der Bilanz 500 000 Mark für Gläubiger ausgewiesen werden.

Alle Banken berichten, daß die Einzahlungen der Zinsen und Ablösungen (Amortisationen) ohne Beanstandungen erfolgt seien. Die Rückzahlungen waren bei der Hamburger

1) nicht angegeben.

Bank bereits recht umfangreich. Diese Erscheinung läßt auf eine günstige Geschäftslage der beliehenen Reeder schließen, also auch auf bewiesene Vorsicht der Bank hinsichtlich der richtigen Auswahl der Kreditwürdigen.

Zwangsversteigerungen von Schiffen, die durch die Banken beliehen waren, fanden nicht statt. Ein Fahrzeug auf das die Schiffsbeleihungsbank eine Schiffshypothek gegeben hatte, ging vollständig in Verlust. Die Bank nahm aber keinen Schaden, weder an Kapital noch an Zinsen, da sie durch die Versicherung vollen Ersatz für beides erhielt.

Baugelder wurden durch keine der Banken ausgegeben.

Die preußischen Banken sehen für dieses Jahr, entsprechend ihrer geringen Tätigkeit, von der Ausschüttung einer Dividende ab. Dieses Verfahren ist auch bei den holländischen Banken häufig zu beobachten[1]). Nur die Hamburger Gesellschaft verteilte eine Dividende von 3% auf ¾ Jahr. Zu erwähnen ist noch, daß die Schiffspfandbriefbank und die Schiffskreditbank ihre Einrichtung bis auf 1 Mark abgeschrieben haben. Über die Einnahmen und Ausgaben der Banken gibt folgende Tabelle einen Überblick[2]):

Tabelle Nr. 45.

	Deutsche Schiffs-beleihungsbank	Deutsche Schiffskredit-bank	Deutsche Schiffspfand-briefbank
Darlehnszinsen	70773.15 M.	260.50 M.	2347.51 M.
Sonstige Zinsen	37250.— „	90384.20 „	57702.80 „
Provisionen für Darlehen*)	20570.14 „	600.— „	1590.25 „
Gesamteinnahmen	128593.29 M.	91244.70 M.	61640.56 M.
Unkosten	19843.56 M.	45116.96 M.	53832.43 M.
Reingewinn	108749.73 M.	46127.74 M.	7808.13 M.

1) s. oben S. 62f.

2) Mathies, Z. B. S. 1919, S. 671.

*) Die Deutsche Schiffsbeleihungsbank und die Deutsche Schiffspfandbriefbank haben als Einnahmen nur den rechnungsmäßig auf das Jahr 1918 entfallenden Teil der für die ganze Beleihungsdauer zu zahlenden Provisionssummen gebucht.

Eine weitere Tabelle zeigt die Verteilung des Reingewinns[1]).

Tabelle Nr. 46.

	Deutsche Schiffs-beleihungsbank	Deutsche Schiffs-kreditbank	Deutsche Schiffspfand-briefbank.
Dividende	56000.— [2])	—	—
Reservefonds	10874.97	— [3])	780.81
Rückstellung für Talonsteuer	10000.—	7000.—	—
Rückstellung für Unkosten der Ausgabe von Pfandbriefen	20000.—	—	—
Gewinnanteil für Vorstd. u. Beamte	5550.—	—	—
Vortrag für neue Rechnung	6324.76	39127.74	7027.32
	108749.73	46127.74	7808.13

In der Generalversammlung der Schiffskreditbank im Jahre 1919 waren 25 Aktionäre mit 3509 Stimmen vertreten. Zu dem Aufsichtsrat, der schon 19 Mitglieder zählte, wurden noch 2 neue hinzugewählt[4]).

Abschnitt 10.

Beurteilung der Erwartungen.

Was nun die Erwartungen anlangt, die man an die Errichtung der deutschen Schiffshypothekenbanken knüpft, so sind sie teilweise recht hoch gespannt, und, wie ich annehmen muß, oft zu hoch[5]).

1) Mathies, Z. B. S. 1919, S. 671.

2) 3 Prozent auf das eingezahlte Aktienkapital von 2 500 000 Mk. für 9 Monate.

3) Die Bank hat bereits aus dem Aufgeld bei der Gründung einen Reservefonds in Höhe von 10% des Aktienkapitals gebildet.

4) s. oben, S. 129; ferner: Hansa 1919 S. 501 und 446.

5) Ich will hier von den Gewinnaussichten der Banken selbst absehen, die ich als durchaus günstig ansehe, dagegen aber von den Hoffnungen sprechen, die von anderer Seite an ihre Tätigkeit geknüpft werden.

Ob in absehbarer Zeit eine Verdrängung der holländischen Banken möglich ist, erscheint bei deren günstiger finanzieller Lage zweifelhaft. Daß die deutschen Banken einen Entscheidungskampf führen sollen, ist unzweckmäßig. Denn er würde in erster Linie zu einer gewaltigen Überproduktion an Schiffsraum führen müssen, der dann schließlich wieder ungünstig auf alle Banken zurückwirken würde. Was endlich die finanziellen Mittel anlangt, die für einen solchen Kampf erforderlich sind, so muß die Stellung eines Teils der holländischen Banken als sehr stark angesehen werden. Diese innere Kraft beruht einerseits in ihren großen Reserven, in der Verteilung ihres Geschäfts auf mehrere Länder, in dem Vertrauen in die Sicherheit ihrer Schiffspfandbriefe, in ihrer Bekanntheit in den Kreisen der Schiffer und der billig bauenden holländischen Schiffswerften, auf die diese angewiesen sind, und vor allem in der Möglichkeit, das 50fache des eingezahlten Kapitals an Schiffspfandbriefen ausgeben zu können.

Dagegen können die deutschen Schiffshypothekenbanken auf die Unterstützung der hinter ihnen stehenden Großbanken rechnen, die ihnen einen starken Rückhalt gibt. Andererseits ist aber zu berücksichtigen, daß das Arbeitsgebiet z. Z. so ausgedehnt ist, daß beide Gruppen für lange Zeit durchaus ihr Auskommen finden können. Dazu trägt die Abgabe des größten Teils unserer Seehandelsflotte und voraussichtlich von etwa 20% unserer Binnenschiffe bei[1]; diese Verluste müssen mehr oder weniger ersetzt werden. Das gleiche gilt von dem Ausland, dessen Kriegsverluste durch Minen, U-Boote und Kreuzerkrieg sehr erheblich sind. Es ist daher zweckmäßig, wenn beide Bankgruppen, die holländische wie die deutsche, friedlich nebeneinander arbeiten, um erst die Schäden zu heilen, die der Krieg geschlagen hat.

Die deutschen Transportversicherungen haben anscheinend durch die Holländer nicht zu sehr gelitten, sie werden also durch die deutschen Banken keine zu erhebliche Unterstützung erfahren. Daß sie immerhin auf eine solche

1) Friedensvertrag, Teil VIII, Anlage 3, § 6.

rechnen, zeigt die Beteiligung von drei Gesellschaften an der Berliner Bank. Doch kommt hier wohl nur in Betracht, daß die Versicherungen, die diese Bank betreffen, bei ihnen und nicht bei anderen deutschen Versicherungen abgeschlossen werden. Darin liegt dann nur eine Benachteiligung der letzteren. Daß dagegen die kleineren Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit auch durch die deutschen Banken weiter zurückgedrängt werden, unterliegt kaum einem Zweifel. Denn für die deutschen Banken handelt es sich ebenso wie bei den holländischen in erster Linie darum, die Interessen ihrer Aktionäre und Schiffspfandbriefinhaber zu wahren. Denn nur dann, wenn diese beiden Gruppen die völlige Gewißheit haben, daß ihre Gelder unbedingt gesichert sind, ist eine gedeihliche Entwicklung des Schiffsbeleihungswesens durch deutsche Banken möglich. Gerade bei der unsicheren Stellung des Schiffspfandrechts sind daher die größten und zuverlässigsten Versicherungen eben gut genug.

Was nun die Verhinderung einer Überproduktion an Schiffsraum in Deutschland anlangt, so läßt sich eine solche natürlich nicht durch einen Konkurrenzkampf mit den Holländern, sondern nur durch eine gütliche Übereinkunft regeln. Vorläufig ist der Bedarf aber noch nicht gedeckt, so daß eine derartige Frage erst in der Zukunft eine Rolle spielen wird. Jedenfalls ist aber das Interesse der deutschen Banken im Hinblick auf die heimische Wirtschaft an einer solchen Regelung größer als das von Ausländern. Schließlich gibt es aber auch für diese einen Punkt, an dem eine übermäßige Steigerung des Schiffsraums ihnen selbst zum Schaden ausschlägt, wenn durch die infolgedessen entstandene Frachtdrückerei das ganze Schiffahrtsgewerbe Schaden nimmt, die Zahlungen von Amortisationen und Zinsen stocken und endlich Verluste bei Zwangsversteigerungen eintreten.

Eine große Hoffnung auf die günstigen Wirkungen der deutschen Schiffshypothekenbanken haben endlich die Werften gesetzt. Die Vorteile, die sich diesen bieten, sind im wesentlichen von dreierlei Art. Einerseits erhält der Käufer von der Bank das Baugeld, so daß die Werft davon befreit ist, es

längere Zeit stunden zu müssen, wenn der Erwerber nicht kapitalkräftig genug ist. Ferner kann durch die Bankschiffshypothek u. a. das sonst für die Werft als zweite Schiffshypothek festgelegte Kapital an Höhe verringert werden. Beide Hilfen gestatten es, das Betriebskapital der Werften flüssiger und dadurch gewinnbringender zu halten. Der dritte Punkt ist anderer Art und liegt darin, daß die Werften hoffen, die deutschen Banken würden ihre Schuldner darauf drängen, nur bei deutschen Werken bauen zu lassen. Für die Tätigkeit der deutschen Banken auf diesem Gebiet besteht m. E. aber — gleiche Verhältnisse wie vor dem Kriege vorausgesetzt — keine große Aussicht auf Erfolg. Denn bei dem gewaltigen Preisunterschied für Fahrzeuge in Holland und in Deutschland spielen etwaige Erleichterungen durch die Banken gar keine Rolle[1]). Dieser Punkt wird gewöhnlich nicht genügend berücksichtigt, so von Mathies[2]). Ein Beispiel dafür, daß selbst billige Schiffshypotheken dem Schiffsbau nichts nützen, wenn er wesentlich teurer arbeitet, als die ausländische Konkurrenz, geben die staatlichen Reedereidarlehen in Schweden[3]). Eine Änderung dieser für die deutschen Binnenschiffahrtswerften so ungünstigen Lage wird erst dann in Aussicht stehen, wenn die allgemeinen, oben angeführten[4]), wirtschaftlichen Verhältnisse eine Ausgleichung erfahren haben. Gegenwärtig ist infolge des Valutaverhältnisse das Bauen in Deutschland billiger als in Holland.

---

1) Vergl. oben, S. 102.

2) Mathies, a. a. O., S. 16.

3) Vergl. meine Arbeit; Staatliche Schiffshypotheken in Schweden, Z. B. S. 1919, S. 333, auch Hansa 1920.

4) s. oben, S. 102f.

Teil V.

Die Schiffshypothekenbanken des Auslands außer Holland.

Bei dem weiteren Ausland, außer den Niederlanden, handelt es sich einerseits um Belgien, Norwegen, Dänemark und Japan, die Staaten, in denen die Bewegung bis zur Gründung von Schiffshypothekenbanken geführt hat. In den erwähnten drei andern Ländern, Italien, Frankreich und England, ist ein derartiges Ergebnis noch nicht festzustellen, obwohl sich hier ähnliche Strömungen bemerkbar gemacht haben.

I. Belgien.

Schon nach dem alten belgischen Handelsgesetzbuch von 1879 konnten Schiffe hypothekarisch belastet werden[1]). Einen weiteren Ausbau fand das Institut der Schiffshypotheken durch das Gesetz über die See- und Binnenschiffahrt vom 10. Februar 1908. Dieses bestimmte, daß die Schiffe auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister eingetragen werden müssen[2]). Voraussetzung für die Eintragung ist aber, daß das Fahrzeug größer als 25 t[3]) ist. Bauhypotheken sind zulässig[4]). In Antwerpen besteht ein zentrales „Büro der Hypothekenbewahrung“[5]). Eine weitere Regelung erfolgte durch Gesetz vom 12. August 1911. Belgien unterscheidet danach eine See- und Flußhypothek[6]).

1) Die Handelsgesetze des Erdballs. Belgien. Berlin. 1909. S. 70.
2) desgl. S. 2.
3) desgl. S. 3.
4) desgl. S. 5.
5) desgl. S. 3.
6) Aufsatz von Dr. Mittelstein in der Hanseatischen Rechtszeitschrift 1918, Beiheft 1,

Im erwähnten Jahre 1908 wurden die beiden mir bekannten belgischen Schiffshypothekenbanken gegründet. Ein ursächlicher Zusammenhang mit der Einführung dieses neuen Gesetzes ist wohl anzunehmen. Der „Crédit maritime et fluviale de Belgique" wurde am 12. Juni 1908[1]) errichtet und hat seinen Sitz in Gent. Etwas später, am 14. September 1908, wurde die „Société belge de Crédit maritime" in Antwerpen begründet.

Dr. Ebhardt[2]) erwähnt noch eine „Société anonyme des Crédits maritimes" in Gent; mir ist sonst von dieser Bank nichts bekannt geworden. Sie ist vermutlich mit einer der beiden z. Z. bestehenden Banken identisch, falls sie nicht eingegangen sein sollte; jedenfalls wird sie in der Literatur sonst niemals erwähnt.

Die beiden angegebenen Banken sind von der Société Générale de Belgique, der bedeutendsten Bank Belgiens nach der Nationalbank, begründet[3]). Dieser enge Zusammenhang wird noch jetzt dadurch aufrecht erhalten, daß der Vorsitzende des Aufsichtsrates beider Banken, Gérard Coerreman, ein Direktor der Großbank ist. Ihr Einfluß auf diese Banken zeigt sich ferner darin, daß die Société Générale 1917 an Aktien beider Banken eine beträchtliche Zahl in ihrem Besitz hatte, und zwar von dem Crédit m. et fl. 500 und von der Soc. b. d. Cr. mar. 600 Stück, bei beiden zu je 1000 Fr.

Sonst arbeiten die beiden Banken, die ich der Kürze halber mit Crédit und Société bezeichnen will, noch mit folgenden anderen Banken zusammen. Die Société mit der Banque d'Anvers, Banque Centrale Anversoise und Banque de l'Union Anversoise, der Crédit mit der Banque de Gand.

Wahrscheinlich war, dem Namen der Banken entsprechend, bei ihrer Gründung eine Teilung der Arbeit derart ge-

---

1) Le Recueil Financier. Brüssel 1918. S. 119, 120, 1333, 1334, 1339. Die folgenden Ausführungen sind auf Grund dieses Werkes gemacht, soweit nicht anderes bemerkt ist.

2) Ebhardt, a. a. O., S. 42; vgl. auch Eisfeld, a. a. O., Bd. I. S. 239.

3) Dr. Walter Meynen: Das belgische Bankwesen, Berlin 1910, S. 74ff.

dacht, daß sich die Société auf größere Seeschiffe beschränken (sie beleiht aber tatsächlich auch Binnenschiffe), der Crédit aber mehr Binnen- und Küstenschiffe beleihen sollte.

Das Gründungskapital des Crédit betrug 2 Mill. Fr. Bereits am 15. November 1909 erfolgte eine Erhöhung auf 3 Mill. Fr., am 10. Februar 1913 auf 4 Mill. Dagegen war das Gründungskapital der Société von vornherein auf 5 Mill. Fr. bemessen, ein Zeichen, daß für sie größere Objekte, Seeschiffe, in Betracht kamen; eine weitere Erhöhung auf 10 Mill. Fr. war vorgesehen.

Die Aktien beider Banken lauten auf 1000 Fr.

Vom Gewinn sind bei dem Crédit 5%, bei der Société 10% in den Reservefonds abzuführen.

Die Kriegszeit mit der Besetzung Belgiens nahm die Banken hart mit. Die Société beschloß daher 1915, von der Aufstellung einer Bilanz bis auf weiteres abzusehen. Sie stellte auch die Zahlung einer Dividende ein, der Crédit dagegen nicht; anscheinend zahlte er sie nicht von den angesammelten Reserven, sondern aus laufenden Einnahmen.

Die ausgeschütteten Dividenden zeigen bis zum Krieg bei dem Crédit ein gutes Steigen, das auch bei der Société hervortritt, aber langsamer. Bemerkenswert ist auch, daß die Dividendenzahlung sofort einsetzte. In der folgenden Tabelle sind die Dividenden der Jahre 1909—1916 zusammengestellt.

Tabelle Nr. 47.

	09	10	11	12	13	14	15	16
Société b. d. Cr. m.	5	5	6	6	6	0	0	0
Crédit m. et fl. de B.	6	7½	8	8	8½	5	5	5

Da die Zahlung auf die Dividende bei der Société 50 000, später 60 000 Fr. ausmachte, ergibt sich bei 5 bezw. 6%, daß sie nur auf ein Kapital von 1 Mill. Fr. ausgezahlt sein kann. Anscheinend sind daher nur 20% eingezahlt oder es sind nicht sämtliche Aktien ausgegeben. Ebenso sind wohl auch bei dem Crédit nur 20% auf die Aktie gezahlt.

Die Reserven waren bei beiden Gesellschaften bedeutend. Sie betrugen 1916 bei der Société 215 000 Fr., bei dem Crédit 538 000 Fr.

Von Wert ist noch die Forderung der Société, daß nur folgende Papiere zur vorübergehenden Anlage erworben werden dürfen: Belgische Staats-, Provinzial- oder Kommunalpapiere, sowie Obligationen von Eisenbahnen und Straßenbahnen; die holländischen Banken schaffen dagegen auch zahlreiche ausländische Effekten an.

Als örtliches Arbeitsgebiet kommt für die beiden Banken naturgemäß in erster Linie Belgien in Betracht; dort werden sie aber wohl mit einer scharfen Konkurrenz der Holländer zu rechnen haben. Weiterhin sollen sie auf deutschem Boden arbeiten. Die Société besitzt eine Vertretung in Kopenhagen, ist also auch in Skandinavien tätig[1]).

Was den Umfang ihres Geschäftes anlangt[2]), so erreichten die Darlehen beider Banken 1911 zusammen ca. 15 Millionen Francs; doch ist hierbei nicht angegeben, ob dies der tatsächliche Stand war oder die Gesamthöhe aller bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossenen Verträge.

II. Norwegen.

In Norwegen sind alle Dampfer über 25 t und alle Segler über 50 t im Schiffsregister zu führen. Die Eintragung von Schiffshypotheken ist zulässig[3]).

An Schiffshypothekenbanken bestehen zwei oder drei. Von diesen ist die „Norsk Skibs Hypothekbank" die älteste, die „Bergens Skibshypthekbank" die jüngste. Ob die dritte Bank, über die ich Material erhalten habe, tatsächlich noch besteht, kann ich leider nicht feststellen, da ich ihren Namen nicht ausfindig machen konnte. Interessant sind auch die Versuche, auf

---

1) Kongeriget Danmarks Handels-Kalender. Kopenhagen 1915, S. 191.

2) Eisfeld, a. a. O., Bd. I, S. 239, Anm. 2.

3) Handelsgesetze des Erdballs. Nordisches Wechsel- und Seerecht. Berlin 1906, S. 197 und 204.

genossenschaftlichem Wege Kredit für Schiffsbeleihung zu schaffen[1]).

Die Norsk Skibs Hypothekbank wurde im Oktober 1906 als Aktiengesellschaft gegründet. Ihr Sitz ist in Christiania.

Das Gründungskapital betrug 1 Mill. Kr. Es befand sich 1908 noch vollständig im Besitz folgender drei Banken, die die Gründer sind: N. A. Andresen & Co., Den Norske Creditbank, Christiania Bank og Kreditkasse[2]). 1918 arbeitete die Bank außerdem noch mit der Bergens Kreditbank und der Bergens Privatbank[3]) zusammen. Da diese beiden neu hinzugekommenen Banken ihren Sitz in Bergen haben, ist wohl anzunehmen, daß die Norsk Skibs Hypothekbank dort eine Zweigniederlassung gegründet hat. Ob die Bergener Banken auch einen Teil des Aktienkapitals übernommen haben, ließ sich nicht feststellen. Eine Kapitalserhöhung hat bis 1908 nicht stattgefunden.

Das Kapital ist in Aktien zerlegt, die auf je 1000 Kronen lauten. Ob es voll eingezogen ist, ist nicht bekannt, nach der Dividendenzahlung zu urteilen, sind nur 500 000 Kr. eingezahlt. Da Schiffspfandbriefe in Höhe von 6 Mill. Kr. umlaufen, hat die Gesellschaft etwa das zwölffache ihres eingezahlten Kapitals an Pfandbriefen ausgegeben.

Auf Grund der erhaltenen Schiffshypotheken hat die Bank Schiffspfandbriefe emittiert und zwar in zwei Serien. Die erste von diesen im Betrage von 3 Mill. Kronen ging 1908 heraus, die zweite, in der gleichen Höhe, wurde 1911 ausgegeben. Der Zinsfuß betrug bei beiden Serien gleichmäßig 4½%.

Eine besondere Versicherung der Schiffshypotheken findet nach Mitteilung der Bank nicht statt. Die Angabe hierüber ist nicht ganz klar; wahrscheinlich ist die Interessenversicherung gemeint. Eine Versicherung der Schiffe ist dagegen wohl unbedingt anzunehmen.

---

1) Vgl. meinen Aufsatz: Schiffsbeleihung in Norwegen, Hansa 1919, S. 819.

2) Karl Kierulf u. Co.: Handbok over Norsk Obligationer og Aktier. Christiania 1918; S. 276.

3) Kierulf a. a. O., S. 217.

Die Darlehen werden nur auf neue Schiffe gegeben und zwar nur zur ersten Stelle. Als Taxe wird die Schätzung des Veritas-Büros angenommen, das unserm Germanischen Lloyd entspricht, und ebenfalls eine Schiffsklassifikationsgesellschaft ist. Die Höhe des Darlehens geht bis zu 50% dieser Veritastaxe. Die Beleihung wird auf Seedampfer beschränkt, dazu dürften aber bei den norwegischen Verhältnissen naturgemäß auch zahlreiche Küsten- und Fischerfahrzeuge zu rechnen sein, soweit es nicht Segelschiffe sind. Als Höchstgrenze der Beleihungsdauer sind zehn Jahre vorgesehen.

Der Zinsfuß ist nicht angegeben. Eine Abschlußprovision wird bei Auszahlung des Darlehens fällig, sie dürfte demnach wohl von dessen Betrag gleich abgezogen werden.

Das Arbeitsgebiet beschränkt sich nach einer Angabe im Kierulf 1918 auf norwegische Schiffe, dagegen teilte mir die Bank 1919 mit, daß sie Fahrzeuge aus ganz Skandinavien beleihe.

Die Kontrolle über die Richtigkeit der Angaben der Jahresberichte scheint durch einen besonderen Revisor zu erfolgen.

An Dividende wurden im Jahre 1917 und 1918 je 6% mit 30 000 Kr. ausgeschüttet.

Der Reservefonds hatte 1918 die beträchtliche Höhe von 279 500 Kr.; es würden das über 50% des eingezahlten Kapitals sein. In den Fonds wurden in diesem Jahr 25 000 Kr. abgeführt.

Den Namen der zweitältesten Bank habe ich leider nicht feststellen können. Sie wurde nach einer Angabe 1911 in Bergen errichtet[1]). Als Unterlage für die Gründung soll ein norwegisches Gesetz v. 3. September 1909 gedient haben. Sie emittierte für 1 000 000 Kr. Schuldverschreibungen, die mit 5% verzinst werden sollen, also um ½% höher als bei der Norsk Skibs Hypothekbank. Die Dauer der Beleihung ist auf 20 Jahre als Höchstgrenze angesetzt. Da die Höhe des ausgegebenen Obligationskapitals verhältnismäßig gering ist, wird wohl nur die Beleihung kleinerer Schiffe in Betracht kommen.

---

1) Hansa 1911, S. 769.

Im Anfang 1918 wurde in Bergen die Gründung einer weiteren Schiffshypothekenbank geplant[1]). Nach kurzer Verzögerung wurde dann tatsächlich am 6. 2. 1918 die „Bergens Skibshypothekbank" als Aktiengesellschaft errichtet. Eingetragen wurde sie am 7. 2. 1918. Ihr Sitz ist Bergen[2]). Ihr Gründungskapital betrug 2 Millionen Kronen[3]), von dem 50% eingezogen wurden. Die Aktie lautete auf 2000 Kr., es wurden auf sie 50% eingezahlt[4]). Bemerkenswert ist, daß in der Direktion 3 Schiffsreeder sitzen. Nähere Auskunft habe ich leider nicht erhalten. da die Bank auf eine Anfrage nicht antwortete.

Außerdem wurde 1917 eine weitere Bank gegründet, die „Norsk Skibs-Hypothek-Forening." 1919 erhielt sie staatliche Genehmigung, trotzdem ist sie aber aus unbekannten Gründen noch nicht in Tätigkeit getreten[5]).

III. Dänemark.

In Dänemark besteht ein Schiffsregister, in das alle Schiffe über 20 t einzutragen sind[6]). Schiffshypotheken sowie Schiffspfandbriefe sind zulässig[7]).

Das Beleihen von Schiffen ist in Dänemark anscheinend schon im 18. Jahrhundert betrieben worden[8]). Im Kriege soll es einen sehr erheblichen Umfang genommen haben, und meist durch die dänischen Großbanken ausgeübt worden sein; diese haben in einigen Fällen auch darauf beruhende Obligationen ausgegeben[9]).

Als eigentliche Schiffshypothekenbank besteht aber nur die „Skibshypothekbanken" in Kopenhagen. Sie gibt Schiffshypotheken zur ersten Stelle aus, aber nur auf Dampfschiffe.

---

1) Handschriftliche Mitteilung des Deutschen Generalkonsulats in Christiania.

2) Carl Kierulf 1918, S. 843.

3) Volkswirtschaftliche Chronik 1918, S. 113.

4) Kierulf, 1918, S. 843.

5) Mitteilung des Deutschen Auswärtigen Amts.

6) Handelsgesetze des Erdballs. Berlin 1906, S. 53.

7) desgl. S. 188.

8) Bosse: Norwegens Volkswirtschaft, Bd. II, S. 43f., Jena 1916.

9) Mitteilung des Deutschen Generalkonsulats in Kopenhagen.

Örtlich beschränkt sie ihr Arbeitsgebiet auf skandinavische Schiffe[1]). Auf eine Anfrage hin teilte sie mir mit, daß sie eine private Firma sei und daher keine Auskunft geben könne. Es scheint demnach, daß es sich nicht um eine Aktiengesellschaft handelt. Angeblich soll sie Schuldverschreibungen ausgeben. Ihrer Herkunft nach soll sie eine holländische Gründung sein.

IV. Japan.

Auch außerhalb Europas ist der Gedanke der Errichtung von Schiffshypothekenbanken aufgetaucht. So entstand 1918 in Japan eine derartige Bank. Als Kapital sind 20 Millionen Yen vorgesehen, auf das der zehnfache Betrag an Verpflichtungen (Schiffspfandbriefen?) eingegangen werden kann. Das Interesse des Staates an dieser Gründung ist anscheinend beträchtlich und er zeigt sein Wohlwollen recht tatkräftig. Denn er hat eine Staatsgarantie für die Zinszahlung auf 10 Jahre übernommen und garantiert für diesen Zeitraum 5% Dividende[2]).

V. Schweden.

In Schweden sind sämtliche Schiffe über 20 t in einem Schiffsregister aufzuführen[3]). Ein Gesetz von 1901 bestimmte, daß Schiffshypotheken eingetragen werden können, wenn das Schiff im Schiffsregister aufgenommen ist[4]). Das Register ist beim Kommerzkollegium zu führen[5]).

Obwohl also demnach die Vorbedingungen auf Errichtung von Schiffshypothekenbanken gegeben sind, ist doch kein Institut dieser Art errichtet worden. Der Grund hierfür liegt wohl in der Gewährung von Reedereidarlehen durch den Staat, deren Zinsfuß niedriger sein soll als der, den die Banken for-

---

1) Kongeriget Danmarks Handels-Kalender, Kopenhagen 1915, S. 191.

2) Volkswirtschaftliche Chronik 1918, S. 186.; ferner: Allgemeine Versicherungspresse. Berlin 1918, S. 68.

3) Handelsgesetze des Erdballs. Berlin 1906, S. 53.

4) desgl. S. 218.

5) desgl. S. 222.

dern müssen. Näheres darüber bringen zwei Aufsätze von mir[1]).

Trotz dieser bedeutenden Unterstützung, die die schwedische Reederei genießt, wurde aber 1909 die Gründung einer Seeschiffahrtsbank geplant, die Schiffshypotheken ausleihen sollte[2]). Aus dieser Absicht scheint aber nichts geworden zu sein.

VI. Italien.

Zur Förderung des heimischen Schiffsbaus und der Schiffahrt hatte die italienische Regierung eine umfangreiche Denkschrift hergestellt und dem Parlament 1909 zugehen lassen, die Vorschläge zur Unterstützung dieser beiden Gewerbe macht. Diese Denkschrift enthielt zehn verschiedene Gesetzentwürfe, von denen der letzte über das Schiffshypothekenwesen handelte. Einerseits sollte zunächst das Institut der Schiffshypotheken eingeführt und andererseits sogleich zur Unterstützung der Schiffahrt nutzbar gemacht werden. Für diesen letzteren Zweck war die Errichtung eines Kreditinstituts vorgesehen, dem von seiten des Staates 500 000 Lire in Aussicht gestellt wurden[3]). Der Staat übernahm ferner eine Zinsgarantie von 1%. Nach einer vorliegenden Mitteilung wird angenommen, daß die Errichtung sofort (1909) erfolgen solle. Nähere Angaben, ob diese Vorlage genehmigt ist, und wie weit sie zur Ausführung gelangte, lassen sich leider nicht machen. Anscheinend ist es nicht zu einer Bankgründung gekommen, da ein derartiges Unternehmen in der Literatur meines Wissens nirgends erwähnt ist.

VII. Frankreich.

In Frankreich bestehen zwar Schiffshypothekenbanken nicht. Doch ist ihre Errichtung hinsichtlich der Binnenschiffahrt jetzt wesentlich leichter gemacht. Denn durch das Gesetz über Eintragung und Verpfändung von Binnenschiffen vom

---

1) Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1919, S. 333; Hansa 1920.

2) Hansa 1909, S. 1229.

3) Schiffbau 1909, S. 283.

5. Juli 1917 soll auf Antrag des Eigentümers die Eintragung in ein Schiffsregister erfolgen; doch gilt das nur für Schiffe über 20 t[1]).

VIII. England.

Aus London wurde 1918 über einen Plan zur Gründung einer englischen Schiffshypothekenbank berichtet. Das Kapital sollte 1 Million Pfund Sterling betragen[2]). Näheres ist nicht bekannt geworden.

---

1) Aufsatz von Dr. Max Mittelstein: Hanseatische Rechtszeitschrift 1917, S. 24.

2) Allgemeine Versicherungspresse. Berlin 1918, S. 148.

Teil VI.

Fragen allgemeiner Art über Schiffshypothekenbanken.

Wie schon früher ausgeführt wurde, sind Beleihungsgegenstand für einige holländische Schiffshypothekenbanken nur Fahrzeuge, für andere auch noch Immobilien. Die erstere Art von Unternehmungen, die nur Fahrzeuge beleiht, sind als „reine" Schiffshypothekenbanken bezeichnet worden, die andere als „kombinierte"[1]). Den „reinen" Schiffshypothekenbanken gehören die weitaus meisten holländischen, sowie die deutschen und belgischen und anscheinend auch die norwegischen Banken an. Bei den „kombinierten" Schiffshypothekenbanken, die Gelder für Hypotheken auf Immobilien und Mobilien ausgeben, sind wieder zwei Untergruppen in Erscheinung getreten, von denen die eine ein bestimmtes Verhältnis zwischen den beiden Arten der Beleihung fordert, die andere nicht. Die erstere war „kombinierte Schiffshypothekenbank mit Kontingent", die letztere „ohne Kontingent" benannt worden. Als „kombinierte Schiffshypothekenbank mit Kontingent" ist nur die Veenkoloniale Bank bekannt. Dagegen sind „kombinierte Schiffshypothekenbanken ohne Kontingent" die Algemeene Groninger Sch., der Nationale Sch., sowie die in Gründung begriffene „Deutsche Schiffahrtsbank" in Berlin.

Es ist nun die Frage, ob die Beleihung von Grundstücken durch Schiffshypothekenbanken zweckmäßig ist. Dieser Fall ist deswegen interessant, weil hier der Versuch gemacht ist, die ältere und die neuere Bankart für langfristigen Anlagekredit, die für Kredit auf Immobilien mit der auf Mobilien zu ver-

1) s. oben S. 17 und 48.

quicken. Diese Frage ist auch für Deutschland deswegen von Bedeutung, weil wir sehr kapitalkräftige Hypothekenbanken haben, die ein derartiges Geschäft wohl mit Aussicht auf Erfolg aufnehmen könnten. Von den gesetzlichen Einschränkungen soll hier abgesehen werden.

Der National Sch. und die Groninger Bank beleihen nur solche Grundstücke, die zu Schiffs- und Transportunternehmungen gehören; das gleiche beabsichtigt die Deutsche Schiffahrtsbank. Bei der Veenkolonialen Bank findet sich diese Einengung nicht, dagegen aber eine andere. Denn es dürfen satzungsgemäß höchstens 75% der Darlehen auf Schiffe, und nur auf eiserne, ausgegeben werden, und zwar bei Schiffen bis zu 60%, bei Grundstücken bis zu 70% der Taxe, doch nur zur ersten Stelle auf solche, die in Holland gelegen sind. Praktisch hat sich dieser Fall dahin erledigt, daß die Veenkoloniale Bank seit 1908 mit diesen Beleihungen so gut wie ganz aufgehört hat. Der National Sch. hat im allgemeinen recht unvorteilhaft gearbeitet und seit 1912 keine Dividende gegeben. Ob die Ursache hier in der Verquickung beider Geschäfte liegt, läßt sich nicht sagen. Bei diesen Banken möchte man darauf schließen, daß es weniger sachliche Momente als die Interessen irgendwelcher Beteiligten des Werft- oder Schiffahrtsgewerbes gewesen sind, die die Aufnahme dieser Bestimmungen veranlaßt haben.

Diese Frage soll einmal vom Standpunkt der Aktionäre und dann von dem der Schiffspfandbriefinhaber aus geprüft werden. Für den Aktionär liegt insofern ein Vorteil in solchen Grundstücksbeleihungen, als diese größere Sicherheit geben als die Schiffshypotheken. Andererseits werden die Grundstückshypotheken im allgemeinen viel langsamer umgesetzt; solche, die nach 1—3 Jahren schon zurückgezahlt sind, dürften kaum vorkommen. Dadurch wird die hohe Abschlußprovision, an der die Bank ein Interesse hat, seltener fällig. Außerdem pflegt der Zinsfuß der Grundstückshypothek um etwa 1% tiefer zu stehen als der der Schiffshypothek. Für den Aktionär ergibt sich demnach eine erhöhte Sicherheit seiner Anlage, aber Hand in Hand damit eine erhebliche Abnahme seiner Rente.

Etwas anders liegen die Verhältnisse für den Inhaber der Schiffspfandbriefe. Für ihn ist freilich die Anlage in Grundstückshypotheken wie für den Aktionär eine Hebung seiner Sicherheit. Da aber die Bank, um bei der Konkurrenz mit den anderen Absatz für ihre Schiffspfandbriefe zu finden, die gleichen Zinsen geben muß, so wird der Schiffspfandbriefinhaber keinen Nachteil an seiner Rente haben. Die Verluste an Zinsen gehen lediglich auf Kosten des Aktionärs zu Gunsten des Schiffspfandbriefinhabers. Die Veenkoloniale Bank begann allerdings damit, die geringeren Erträgnisse, die sich aus der größeren Sicherheit ergaben, auf die Schiffspfandbriefinhaber abzuwälzen. Denn sie, die erst 1903 errichtet wurde, gab 4¼%ige Schiffspfandbriefe aus, während die älteren Banken schon seit 1899 (Eerste Nederlandsche Sch.) 4½% gaben. Sie mußte dann aber 1908 ebenfalls auf 4½%, 1913 auf 5% steigen; 1915 ging sie sogar mit der Einführung von 5½% den anderen Gesellschaften voran. Der wesentlichste Anlaß zu dieser Mischung der Geschäfte könnte also die Absicht sein, unter Hervorhebung dieser Momente auf die Schiffspfandbriefgläubiger dahin einzuwirken, daß sie diese Bank als sicherer ansehen als andere.

Jedenfalls ist die Verquickung des Beleihungsgeschäftes auf Schiffe mit dem auf Grundstücke geeignet, die Schiffspfandbriefinhaber in eine falsche Sicherheit zu wiegen; das gilt besonders für die holländischen Banken. Der Aktionär hat dazu den Nachteil einer verkürzten Dividende. Eine Notwendigkeit zur Vereinigung beider Geschäfte besteht nicht. Man wird daher eine derartige Zusammenfassung der beiden Institute für langfristigen Anlagekredit nicht für erwünscht halten. Volkswirtschaftlich — rein theoretisch betrachtet — ist dieser Versuch außerordentlich interessant, in der Wirklichkeit scheint er mißlungen zu sein. Dieses letztere gilt allerdings nur für holländische Verhältnisse.

Was die Art der Aufbringung des Kapitals anlangt, so lassen sich bisher bei den Schiffshypothekenbanken zwei Haupttypen unterscheiden. Bei dem einen, den die beiden preußischen Banken darstellen, wird das erforderliche Kapital

durch Ausgabe von Aktien beschafft, die in kurzer Zeit voll eingezahlt werden müssen. Damit ist das gesamte Kapital zur Hand. Weiterer Bedarf ist durch Neuausgabe von Aktien zu decken.

Bei dem zweiten Typ, den die holländischen Banken sowie die Hamburger verkörpern, wird von dem Nominalkapital nur ein kleiner Teil eingezahlt. Es ist daher eine starke Reserve vorhanden, aus der nach Bedarf Nachzahlungen eingezogen werden können. Da die Bank ein wesentliches Interesse daran hat, daß die Aktionäre bei Nachforderungen auch zahlungsfähig sind, so ist die Umlaufsfähigkeit der Aktien stark eingeschränkt worden. Deshalb sind sie einerseits als Namensaktien gestaltet; damit ist aber an sich noch nicht viel geholfen, da sie ohne sorgfältige Kontrolle ja doch, wenn auch umständlicher, in schwache Hände kommen könnten. Infolgedessen ist andererseits ihre Veräußerung an die Genehmigung der Gesellschaft gebunden, die die finanzielle Leistungsfähigkeit des neuen Aktionärs prüft und, oft ohne Angabe von Gründen, ihre Zustimmung verweigern kann. Eine dritte Sicherung, die allerdings bei der Hamburger Bank fehlt, besteht darin, daß nur eine ganz bestimmte, ziemlich geringe Anzahl (20—30) von Aktien in einer Hand vereinigt sein dürfen, um Nachzahlungen nicht in Frage zu stellen. Daß die Hamburger Bank diese Bestimmung nicht mit aufgenommen hat, dafür ist wohl die Art ihrer Entstehung maßgebend gewesen, bei der die gesamten Aktien durch verhältnismäßig wenige große Kapitalisten übernommen wurden, um dann weiter abgesetzt zu werden. Bei den Holländern gehen die Aktien dagegen gleich in die Hände der eigentlichen Besitzer über. Bei diesen scheinen sie lange zu verbleiben und vielfach erst bei Erbgang den Eigentümer zu wechseln. Dafür daß nur die Gewähr für volle Einzahlung für die Bezeichnung als Namensaktien maßgebend ist, spricht, daß mir von einigen holländischen Banken bekannt ist, daß sie die Überführung von Namens- in Inhaberaktien gestatten, wenn die volle Einzahlung erfolgt ist.

Ein Hauptnachteil des holländischen Systems besteht in der Unsicherheit, ob bei schwierigen Geschäftslagen die

angeforderten Einzahlungen auch wirklich voll eingehen. Andrerseits macht die Buchführung über die Aktien und die Kontrolle bei Besitzwechsel nicht unerhebliche Arbeit. Ferner ist die Zahl der ausgegebenen Aktien und damit die Schwierigkeit ihrer Unterbringung unverhältnismäßig groß; andererseits besteht aber die Möglichkeit, sie bei der geringen Einzahlung einzeln auch in Hände zu geben, die verhältnismäßig schwach sind, d. h. für sie einen großen Abnehmerkreis zu finden.

Geht ein Unternehmen nach Art der preußischen Banken nicht, so dürfte es schwer sein, neue Aktien unterzubringen. Es muß in diesem Fall eine Sanierung unter Zusammenlegung von Aktien, Verringerung des Nennbetrages usw. erfolgen. Bei den Holländern wird dagegen nur eine Nachforderung verlangt. Das ist wohl bei der M. v. Scheepsverband der Fall gewesen, auf deren Nominalkapital als einziger holländischer Bank z. Z. 20% eingezahlt sind. Da diese Gesellschaft meist dividendenlos war[1]), dürfte diese Vermutung große Wahrscheinlichkeit für sich haben.

Von ausschlaggebender Bedeutung ist nun, in welchem Verhältnis die auszugebenden Schiffspfandbriefe zu dem Aktienkapital stehen müssen. Hier liegt ein grundlegender Unterschied zwischen den drei deutschen und den holländischen Banken vor. Bei den ersteren wird vom tatsächlich eingezahlten Kapital ausgegangen (ev. unter Einschluß der gesetzlichen Reservefonds), bei den anderen vom Nominalkapital, das ausgegeben ist. Bei den deutschen darf das Zehnfache des eingezahlten Kapitals zuzüglich der Reserven an Schiffspfandbriefen ausgegeben werden, bei den holländischen nur das Fünf-, in einem Falle das Siebenfache, allerdings nicht des eingezahlten, sondern des ausgegebenen Nominalkapitals. Dadurch hat es den Anschein, als ob die Holländer bedeutend solider fundiert seien. Da aber von dem ausgegebenen Kapital nur 10% eingezahlt sind, so kann tatsächlich das 50—70 fache des eingezahlten Kapitals ausgegeben werden; der Rest des nicht eingezahlten Kapitals sind nur Forderungen, die allerdings ziemlich

1) s. oben, S. 61f.

gesichert sind. In dieser Reserve von 90% liegt die Deckung für die Schiffspfandbriefinhaber. Wichtig ist, daß die meisten holländischen Banken in den ersten Jahren auf Dividende verzichten und später ganz erhebliche Bestände in ihren Reservefonds ansammeln, die das Überstehen ungünstiger Jahre erleichtern. Bei der Beschränkung in dem Aktienbesitz und richtiger Auswahl der Aktionäre dürfte eine größere Gefahr für die Schiffspfandbriefinhaber nicht vorliegen. Jedenfalls haben die Gesellschaften auch den Stoß, den ihnen der Krieg gegeben hat, gut überstanden.

Die Aktionäre der holländischen Gesellschaften müssen sicherheitshalber immer ein gewisses Kapital, 10—20% etwa, sicher und damit unter verhältnismäßig geringer Verzinsung angelegt haben, um etwaigen Einzahlungspflichten genügen zu können. Dafür bietet sich ihnen aber auch bei den Schiffshypothekenbankaktien die Möglichkeit eines sehr hohen Dividendengenusses. Ich will dafür annehmen — ich möchte das hier ohne nähere Prüfung voraussetzen —, daß die Abschlußprovisionen und die Zinsen vom eingezahlten Kapital und den Reserven genügen, um alle Verwaltungsunkosten zu decken. Ferner sei die Differenz zwischen den Zinsen, die die Schiffspfandbriefe erhalten und denen, die die Schiffshypothekenschuldner zu zahlen haben, 1%[1]). Dann ergibt sich auch für die Aktionäre rein theoretisch berechnet eine Dividende von 50%, bei den preußischen Banken beträgt diese unter gleichen Voraussetzungen nur 10%. Allerdings kommt bei diesen noch in Betracht, daß der Reservefonds ebenfalls als Grundkapital angesehen wird und daß die von dem eingezahlten Kapital für Verwaltungskosten usw. berechneten Beträge um 90% gekürzt werden müssen. Immerhin sieht man doch, daß die Gewinnmöglichkeiten für die Holländer bei gleichen Unkosten mehr als die doppelten sind. Die Ansicht von Mathies[2]), daß einer deutschen Bank dasselbe möglich sein solle wie den holländi-

1) s. oben, S. 64, Tabelle Nr. 20 u. S. 72, Tabelle Nr. 29.

2) Mathies, a. a. O., S. 27; ferner derselbe in Z. B. S. 1917, S. 1235.

schen, ist nicht richtig, denn die Ausgangsbedingungen für beide sind nicht die gleichen.

Interessant ist es, einen Blick auf die Berufe der Gründer der Gesellschaften zu werfen. Sie werden zum großen Teil, soweit sie in erster Linie in Betracht kommen, im Aufsichtsrat sitzen. Ich verweise hierfür auf Tabelle Nr. 5[1]). In Betracht kommen vor allem Werftbesitzer, Reeder und Versicherer.

Daß die Werften ein großes Interesse an der Errichtung der Banken haben, ist einleuchtend; einerseits haben sie den Wunsch, daß ihnen durch die Bank Baulustige zugewiesen werden, die schon eine Prüfung auf ihre Solidität bei dieser bestanden haben. Ferner fällt dann für die Werften vielfach die Notwendigkeit fort, zu hohen Baukredit zu geben, da die Zahlungen regelmäßig und pünktlich durch die Bank erfolgen. Weiter bietet sich durch die Bankhypothek vielleicht auch die Möglichkeit, das sonst hypothekarisch festgelegte Restkaufgeld in seiner Höhe zu vermindern.

Für die Bank kommt bei diesem Verhältnis im wesentlichen nur in Betracht, daß die Werft dafür sorgt, daß alle, die bei ihr bauen lassen, ihre Schiffshypotheken dort nehmen. Doch ist diese Tätigkeit für die Bank nur von geringer Bedeutung, da die wenigen Bauten einiger Werften für sie nur einen Bruchteil ihres Geschäftes bilden. Für die Werften ist die Zuweisung von Aufträgen dagegen sehr wesentlich.

Geringer dürfte das Interesse der Reeder an solcher Zusammenarbeit sein. Denn für sie kommt eigentlich nur der Bankkredit in Betracht. Wesentlich billiger als bei andern Banken wird er nicht sein.

Einen erheblichen Vorteil vom Zusammenarbeiten können dagegen die Versicherungsgesellschaften haben, wenn die Banken auf sie verweisen, oder gar einen mehr oder weniger leichten Druck in ihrem Interesse ausüben. Dagegen ist der Vorteil für die Bank bei solcher Zusammenarbeit nicht erheblich und steht in keinem Verhältnis zu dem der Versicherung.

---

1) s. oben, S. 51.

Bedeutend ist aber das Interesse der Bank, in ihrem Aufsichtsrat Fachleute aus den drei erwähnten Geschäftszweigen zu haben, sowohl Schiffsbauer wie Reeder und Versicherungsfachleute. Das gilt besonders für die holländischen Banken, mit ihrer weitreichenden Mitarbeit des Aufsichtsrates.

Bei den Holländern finden sich fast überall besondere Vorrechte für die Gründer. Für diese werden Gründerscheine usw. ausgegeben, auf die eine besondere Dividende entfällt. Diese Einrichtung, die sich aus dem engen Zusammenhang der Gründer erklären läßt, fehlt bei den deutschen Banken. Sie erscheint für unsere größeren Verhältnisse auch nicht als zweckmäßig. Für die anderen Aktionäre ergibt sich daraus, — vgl. Tabelle Nr. 7, S. 54, — eine nicht unerhebliche Benachteiligung.

Eine andere Frage ist die, ob die Banken nur langfristigen Anlagekredit oder auch kurzfristigen Betriebskredit geben sollen. Wenn man nach geltender Anschauung als kurzfristig einen Kredit ansieht, der nur etwa 3—6 Monate dauert, dann kommt dieser für die Banken nicht in Frage. Wenn aber der normale Kredit bei einem neuerbauten Schiffe 10 Jahre beträgt und noch auf längere Zeit hinaus gewünscht wird, so ist von solcher Dauer ein Kredit auf 1—3 Jahre doch sehr erheblich verschieden. Bei der Lebensdauer eines Schiffes, die ich absichtlich zu gering setzen will, von 20 Jahren, würde sich eine Amortisation von jährlich 5% ergeben. Erfolgen nun aber die Abzahlungen in 1—3 Jahren vollständig, so scheint hier kein Anlagekredit, sondern ein Betriebskredit vorzuliegen und zwar im Gegensatz zum normalen kurzfristigen ein ausgesprochen langfristiger. Das hängt wohl damit zusammen, daß die Betriebskosten bei der ersten Indienststellung des Schiffes ziemlich erheblich sind; Kohlen und Maschinenöl auf Vorrat, Lebensmittel, Heuer usw. sind zu zahlen, ehe ein Ertrag eingeht. Es ist ja auch nicht immer notwendig, daß das Schiff bis zur vollen Grenze von 60% belastet ist; die Beleihung dürfte sich nur nach dem Bedarf richten. Hierfür würde nun zweckmäßig eine andere Einteilung des Betriebskredits vorgenommen werden, der nach obigem in kurzfristigen und langfristi-

gen zerfallen kann. Als kurzfristiger wäre der auch sonst so bezeichnete Kredit von einer Dauer bis zu etwa 6 Monaten, höchstens von 1 Jahr, anzusehen. Diesen sollen die Schiffshypothekenbanken zweckmäßig nicht geben, da er Sache der Handels- und Industriebanken ist.

Anders steht es mit dem langfristigen Betriebskredit, den ich, in roher Schätzung, bis auf 3 Jahre befristen will. Gewiß ist das eine grobe Einteilung, aber sie gibt doch einen gewissen Anhalt. Es zeigt sich[1]), daß dieser langfristige Betriebskredit verhältnismäßig selten genommen wird. Er dürfte nur für solche Reeder in Betracht kommen, die wohl ihr Schiff ganz bezahlen können, denen es darüber hinaus aber an dem nötigen Betriebskapital fehlt. Jedenfalls ist dieser Kredit für die Banken durchaus gewinnbringend, da sie die hohe Abschlußprovision hier 3—4 mal in der gleichen Zeit von ca. 10 Jahren in Ansatz bringen können. Andererseits wächst natürlich die Schwierigkeit, das Kapital schnell wieder anzulegen.

Was die Kreditnehmer der Schiffshypothekenbanken anlangt, so sind es im wesentlichen wohl nur die kleinen und mittleren Reedereien, die dafür in Betracht kommen. Denn die großen Unternehmungen können sich im allgemeinen einen billigeren Kredit durch Ausgabe von eigenen Obligationen verschaffen. Der Zinsfuß für diese wird selten 5% übersteigen. Da aber die Banken für ihre Schiffspfandbriefe den gleichen Zins zu zahlen haben und noch die Abschlußprovision und ein Zinszuschlag hinzukommt, so ergibt sich gerade für den kleineren Schiffseigner ein teurerer Kredit als für den größeren; dabei ist aber durchaus nicht gesagt, daß der kleinere Reeder unsicherer ist als eine große Gesellschaft, das Gegenteil kann durchaus der Fall sein. Jedenfalls haben aber die großen Reedereien nur ausnahmsweise ein Interesse daran, Kredit bei Schiffshypothekenbanken zu nehmen. Daher sollten diese zweckmäßig ihren ganzen Betrieb so einrichten, daß die kleinere Schiffahrt eine Unterstützung und Hilfe erfährt. Sie treiben auf diese Weise zugleich nachdrücklich Mittelstandspolitik.

---

1) s. oben, S. 68f.

Was die Leistungsfähigkeit der Schuldner anlangt, so liegt es nicht nur im Interesse jeder Bank, ausschließlich gute Schiffe zu beleihen, sondern auch darüber hinaus sichere Schuldner zu haben, da der Personalkredit ja ergänzend hinter den Realkredit tritt. Nun werden die großen alteingeführten Banken genügend zahlreiche Anfragen erhalten, um eine für sie geeignete Auswahl treffen zu können. Das ist durchaus der Fall, und der Prozentsatz der abgewiesenen Gesuche ist ziemlich hoch. Diese Abgelehnten werden nun in zweiter Linie bei den weniger bekannten Banken anfragen. Wenn diese ins Geschäft kommen wollen, dürfte ihnen vielfach nichts anderes übrig bleiben, als auch nicht so ganz sichere Schiffshypotheken auszuleihen. Andererseits werden sie zum Ausgleich Gelegenheit haben, einen höheren Zinsfuß fordern zu können. Dadurch würde teilweise auch die frühe Ausgabe von 5% Schiffspfandbriefen zu erklären sein, für die in erster Linie wohl das Bedürfnis maßgebend war, überhaupt Absatz zu finden. Jedenfalls dürfte die größere Möglichkeit einer richtigen Auswahl sicherer Schiffshypotheken auch erheblich dazu beigetragen haben, den beiden älteren holländischen Banken ihr langes Verharren auf dem Zinsfuß von 4½% für die Schiffspfandbriefe zu ermöglichen.

Von nicht unerheblicher Bedeutung ist es, ob eine Taxierung der Schiffe durch besondere Vertrauensleute der einzelnen Bank oder durch eine allgemein anerkannte Anstalt erfolgen soll. Naturgemäß werden die Taxen der Banken individuell sehr verschieden sein. Immerhin wird aber hinsichtlich zahlreicher Punkte weitgehende Übereinstimmung herrschen. Bei Schätzungen von Grundstücken liegen die Verhältnisse bei weitem günstiger und einfacher, da die Wertschwankungen bei diesen nicht entfernt so groß sind wie bei Fahrzeugen und weil sie sich meist in ein und derselben Richtung — aufwärts oder abwärts — bewegen. Trotzdem hat sich hier schon das bezeichnende Sprichwort gebildet: „Taxen sind Faxen". In ganz anderem Maße dürfte das für Schiffe gelten, die so starken Konjunkturschwankungen unterworfen sind. Es ist daher durchaus erwägenswert, einmal zu prüfen, ob nicht generelle Taxen, wie sie für das Landhypothekenwesen schon lange

gefordert werden, auch für Fahrzeuge angebracht sind. Ein Tappen ins Dunkle würde das nicht bedeuten, denn die Norsk Skibs Hypothekbank in Christiania arbeitet in dieser Weise bereits mit der Schiffsklassifikationsgesellschaft Veritas. Für deutsche Verhältnisse käme der Germanische Lloyd entsprechend in Betracht. Hervorgehoben soll aber noch werden, daß es sich dabei lediglich um eine technische Prüfung handelt. Ob die Bank diese für ausreichend hält oder noch weitere Fragen beantwortet zu haben wünscht, ist dann eine Sache des Vertrages mit der Klassifikationsgesellschaft. Ob die Bank das Geschäft schließlich machen will oder nicht, darin behält sie ja volle Freiheit. Jedenfalls würde sich aber eine erhebliche Verbilligung herausstellen. Denn einerseits braucht ein Schiffer, der von einer Bank nach erfolgter Taxierung abgelehnt ist, oder der von einer anderen bessere Bedingungen erwartet, nicht eine nochmalige kostspielige Taxe fertigen zu lassen, wenn er sich an eine andere wendet. Andrerseits würde sich die Anfertigung der Taxe an sich billiger stellen, wenn der betreffende Taxator für mehrere Banken tätig ist, als wenn jede womöglich an jedem größeren Ort einen derartigen Vertrauensmann sitzen hat. Notwendig ist natürlich, daß ein solcher Taxator unter keinen Umständen für eine besondere Bank Stimmung macht. Auch für die Aktionäre und Schiffspfandbriefgläubiger würde sich aus einer allgemein anerkannten Taxe eine größere Sicherheit ergeben, da Treuhänder und Trustgesellschaften die Richtigkeit der Taxe ja nicht nachprüfen.

Eine andere Frage von Bedeutung ist die, ob sich die Schiffshypothekenbanken mit ihrer Tätigkeit auf ihr Heimatland beschränken oder ob sie auch im Ausland arbeiten sollen. Die holländischen Banken tun das fast ausnahmslos, einige vorwiegend, und es läßt sich nicht leugnen, daß dieses Geschäft günstig zu sein scheint. Das gleiche gilt hinsichtlich des Auslandsgeschäfts von den belgischen und den skandinavischen Banken. Holland wird man nun füglich zum Vergleich nicht heranziehen können, denn bei der großen Anzahl der dortigen Banken ist die Schiffahrt des Landes als Basis naturgemäß zu klein. Anders liegt es aber bei den belgischen und

norwegischen Banken. Besonders für die letzteren dürfte die verhältnismäßig so umfangreiche heimische Flotte wohl ein genügendes Arbeitsgebiet gewesen sein. Trotzdem aber das Auslandsgeschäft. Die Erklärung dafür scheint nahe zu liegen, denn bei dem modernen regen internationalen Schiffsverkehr bilden sich leicht irgendwelche Beziehungen persönlicher oder geschäftlicher Natur, die zu Anfragen auf Gewährung von Schiffshypotheken führen können. Es ist für eine Bank nicht immer zweckmäßig, solche Anfragen grundsätzlich abzulehnen. Schon dadurch ergibt sich aber leicht ein Hinübergreifen in das Auslandsgeschäft.

Mit diesen nur gelegentlichen Auslandsgeschäften sind nicht diejenigen zu vergleichen, die von vornherein als wesentlicher Teil der Arbeit ins Ausland verlegt werden und die eigentlich allein die Bezeichnung als Auslandsgeschäft verdienen. Während die ersteren ohne größere Bedeutung sind und ohne wesentlichen Schaden für die Bank von dieser abgelehnt werden können, liegt die Sache hier ganz erheblich anders. Ein derartiges Geschäft, das sich aber zweckmäßig auf zahlreiche Länder erstrecken muß, bringt eine außerordentliche Verteilung des Risikos mit sich. Das ist z. B. während des Krieges der Fall gewesen. Denn die holländischen Banken mit ihrem weit verzweigten Auslandsgeschäft haben durch ihn mit Ausnahme des Jahres 1914 durchweg keinen Schaden genommen, sondern z. T. sogar einen erheblichen Aufschwung[1]). Ähnlich liegen die Verhältnisse, wenn in einem Lande Krisen wirtschaftlicher Art eintreten, die auf dieses beschränkt bleiben. Es ist daher durchaus erwünscht, daß die Schiffshypothekenbanken nicht ausschließlich in ihrer Heimat arbeiten, wie es die deutschen tun, sondern auch im Ausland tätig sind. Freilich ist es zweckmäßig, wenn die Banken einen festen Rückhalt an einem ausgedehnten Heimatsgeschäft haben. Bestimmte Normen über das Verhältnis beider lassen sich natürlich nicht geben. Aus den geringen Angaben, die darüber bekannt geworden sind, läßt sich aber ersehen, daß das Auslandsgeschäft

1) Vergl. unten S. 205, Tabelle 23, u. S. 206, Tabelle 24.

bei manchen holländischen Gesellschaften erheblich umfangreicher als das in der Heimat ist.

Für unsere deutschen Schiffshypothekenbanken liegen infolge unserer so sehr gesunkenen Valuta die Verhältnisse für das Auslandsgeschäft z. Z. natürlich recht ungünstig. In Betracht kommen daher vorläufig im wesentlichen nur solche Länder, deren Valuta ebenso schlecht oder noch schlechter als unsere ist. Das sind also in erster Linie Tschechien, Polen, die baltischen Staaten und Deutsch-Österreich. Ein Geschäft kann aber natürlich dort erst dann aufgenommen werden, wenn sich die Verhältnisse einigermaßen geklärt haben. Voraussetzung ist dafür auch die Errichtung von Schiffsregistern für See- und Binnenschiffahrt, besonders auch in den Ländern des früheren Österreich-Ungarn. Da die bestehenden deutschen Banken (mit Ausnahme der Duisburger, und diese nur in dem ehemaligen Österreich), das Auslandsgeschäft nicht pflegen wollen, so ist die Errichtung einer Bank für diesen Sonderzweck angebracht. Die Gründung hätte möglichst beschleunigt zu erfolgen, damit dieses Unternehmen die nötige Grundlage in Deutschland erworben hat, wenn die Verhältnisse im Ausland geklärt sind.

Sollen nun Schiffshypotheken nur zur 1. Stelle gegeben werden, wie es meist geschieht, oder wären auch zweistellige zulässig? Soweit bekannt, geschieht dies letztere im allgemeinen nicht. Immerhin scheint es nicht allzu gefahrvoll zu sein, wenn die sonstige allgemeine und persönliche Sicherheit genügt. Allerdings wäre es bei dem Schwanken der Schiffswerte in diesem Falle vielleicht zweckmäßig, die Beleihungsgrenze von 60 auf 50% herabzusetzen. Natürlich dürfen diese Beleihungen an Zahl im Verhältnis zu den anderen nur gering sein, ihr Zinsfuß wäre höher zu bemessen.

Ferner fragt es sich, wie hoch die Beleihungsgrenze zu wählen ist. Im allgemeinen ist sie bei den holländischen Banken, soweit ich es feststellen konnte, 60% und ebenso hoch bei den deutschen. Vielfach bemühen sich die holländischen Banken, unter diesem Satz zu bleiben. Jedenfalls dürften 60%, bei sorgfältiger Taxe, ungefährlich sein. Ein Überschreiten ist

aber als durchaus unzulässig anzusehen. Nun kommt dieses bei den Holländern aber garnicht so selten vor. Diese Überschreitung muß natürlich besonders begründet und gedeckt sein. Die Begründung dürfte wohl in Kostenersparnis usw. liegen. Die Deckung erfolgt durchweg durch mehrere Schiffe desselben Reeders, die der Bank gemeinsam verpfändet werden. Diese Fälle sind ziemlich häufig. Ich habe mich darüber bereits früher eingehend ausgelassen[1]).

Daß die Beleihung bis zu 60% der Taxe ungefährlich ist, beweist die verhältnismäßig geringe Zahl von Versteigerungen und Übernahmen von Schiffen (vgl. Tabelle auf S. 93). Auch bei solchen Versteigerungen, die durch andere Gläubiger eingeleitet wurden, hatten die Banken selten Verluste, und diese können ja durch die Forderungs-Versicherung gedeckt werden. Auch das spricht also dafür, daß die Beleihung bis 60% angemessen ist.

Bisweilen ist aber eine Bank gezwungen, doch einmal ein Schiff zu übernehmen. Entweder tut sie das selbst und sucht es dann, ev. mit geringem Verlust, zu verkaufen, wie auch berichtet wird, oder sie betreibt mit ihm Schiffahrt oder läßt sie durch besondere Reederei-Gesellschaften betreiben, die zu diesem Zweck durch sie begründet werden. Das letztere Verfahren ist natürlich zweckmäßiger, wenn ein rascher Verkauf ohne Verlust nicht möglich ist, und soll von den Holländern meist angewendet werden.

Viele Gesellschaften beleihen nur neue Schiffe. Hierin liegt eine große Gefahr für die Herbeiführung einer Überproduktion an Schiffsraum. Im Durchschnitt ist die Beleihungsdauer auf 8—12, meist 10 Jahre angesetzt. Diese Bestimmung ist zu schematisch. Die Beleihungsdauer hätte sich vielmehr zweckmäßig einigermaßen der Lebensdauer der Schiffe anzupassen. Für Grundstücke, bei deren nahezu unbegrenzter Dauer eine Amortisation kaum ins Gewicht fällt, ist es notwendig, eine scharfe Regelung zu treffen, um das Geschäft einmal zu beenden. Für Fahrzeuge von geringer Lebensdauer, für

1) s. oben, S. 66f.

die eine Amortisation erforderlich ist, müssen andere Bedingungen gelten. Der Schiffseigentümer muß jährlich bestimmte Abschreibungen auf sein Schiff machen, die dessen Abnutzung und Entwertung entsprechen. Diese Abschreibungen können ohne Schwierigkeit als Amortisation rechnen. Die Lebensdauer eines eisernen Schiffes ist nun im allgemeinen auf über 20 Jahre zu bemessen. Das gilt für Binnen- wie für Seefahrzeuge. Genauere Angaben hierüber, für Binnen-, Küsten- und Hochseeschiffe, für Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft, für hölzernes, eisernes und stählernes Material ließen sich durch die Klassifikationsgesellschaften wohl unschwer machen. Eine Verlängerung des Vertrages auf 15—20[1]) Jahre und damit eine Verringerung in der Höhe der jährlichen Abzahlungen, würde für den Schiffer oft sehr angenehm sein. Für den Ausfall neuer Abschlußprovisionen könnte eine entsprechende Erhöhung des Zinsfußes eintreten, auch andere Möglichkeiten kommen hier in Betracht. Die Bestimmung, nur neue Schiffe zu beleihen, führt dagegen leicht zu Überproduktion und wäre zweckmäßig fallen zu lassen. Voraussetzung für die Beleihung ist nur, daß sie innerhalb der vorgeschriebenen Grenze bleibt und die Höhe der Amortisation und die Dauer des Vertrages sich dem Alter des Schiffes anpaßt.

Einige Schiffshypothekenbanken machen einen Unterschied in der Beleihung, je nachdem das Schiffsmaterial Holz oder Eisen ist. So beleiht die Veenkoloniale Bank überhaupt nur eiserne Schiffe und die Hamburger von Binnenschiffen nur eiserne. Volkswirtschaftlich liegt ein Vorteil insofern darin, als dadurch auf den Bau aus dem moderneren Material gedrückt wird. Sich selbst schädigen die Banken aber; da für sie die doch immerhin zahlreichen hölzernen Fahrzeuge nicht in Betracht kommen. Wenn auch eiserne Schiffe durch ihre größere Haltbarkeit und Lebensdauer größere Sicherheit geben, so ist diese doch auch bei hölzernen erheblich größer als die Höchstbeleihungszeit von 10 Jahren. Und wenn diese als zu lange erscheint, so kann die Schiffshypothek ja auf kürzere Zeit gewährt werden.

---

1) Bericht über d. 54. allg. Genossenschaftstag 1913, S. 247.

Eine solche Beschränkung in der Beleihung, die ja auch bei den weitaus meisten Banken nicht vorgesehen wurde, ist nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig.

Der Zinsfuß der holländischen Schiffspfandbriefe ist wechselnd. Im allgemeinen hat er die Tendenz gehabt, zu steigen. Das nähere hierüber läßt sich aus Tabelle Nr. 19[1]) ersehen. Danach ist der Zinsfuß von 4½% innerhalb von 20 Jahren allmählich auf 6% gestiegen. Nur als Ausnahme scheint anfänglich die Veenkoloniale Bank dazustehen, die noch 1903 4¼% Schiffspfandbriefe herausgeben konnte, sogar 4% werden 1908 erwähnt. Die Differenz zwischen den beiden ältesten und bedeutendsten Banken und der Veenkolonialen betrug dagegen 1915 ein volles Prozent, ein Zeichen dafür, von welchem Wert das Ansehen einer Bank auf die Kosten des Kredits ist. Während die meisten holländischen Banken durchweg seit Jahren auf einen Zinsfuß von 5% übergegangen sind, ist bemerkenswert, daß die deutsche Schiffshypothekenbanken 4½% Schiffspfandbriefe herausgeben konnten.

Typisch für diese Art von Banken für langfristigen Anlagekredit ist — scheinbar im Gegensatz zu dieser Art Geschäft — ihr dauerndes und stark hervortretendes Anlagebedürfnis. Dieses wird durch die regelmäßigen Rückzahlungen des Kapitals verursacht, das im allgemeinen vierteljährlich, bisweilen auch halbjährlich, bei der Bank zusammenströmt. Für die Höhe der zurückfließenden Summen ist die Lage des Frachtenmarktes für die Schiffahrt von größter Bedeutung. Sind die Frachtsätze hoch und verdient die Schiffahrt gut, so werden die Amortisationen nicht nur regelmäßig eingehen, sondern es werden darüber hinaus auch stärkere Rückzahlungen erfolgen; andererseits wird die Bank aber auch leichter Anlage für das zurückgeflossene Kapital finden, da in der Zeit der Hochkonjunktur auch größere Neubestellungen von Schiffen zu erfolgen pflegen. Freilich sind diese Art Hypotheken als Bauschiffshypotheken immerhin eine unsichere Anlage. Doch werden die Banken dies Geschäft schon machen müssen, da

1) s. oben S. 63.

anderweitige Unterbringung in solcher Wirtschaftszeit schwierig sein dürfte.

Ist umgekehrt die Lage des Frachtenmarktes und damit der Schiffahrt ungünstig, so werden die Rückzahlungen häufig ausbleiben. Solange aber die Zinszahlungen richtig eingehen, wird die Bank gern in Verlängerung der Darlehen einwilligen. Denn sie selbst hat in solchen schlechten Zeiten kein großes Interesse an den Abzahlungen, da es für sie schwierig sein wird, das Kapital sicher unterzubringen. Jedenfalls muß der Bank daran liegen, ihrem Schuldner über ungünstige Geschäftszeit hinwegzuhelfen. Denn bei eingeleiteten Versteigerungen kann sie bei dem gesunkenen Wert der Schiffe trotz aller Vorsicht doch einmal Verlust erleiden und Übernahme von Fahrzeugen bedeutet in solcher Zeit auch keinen Vorteil für sie.

Eine große Gefahr aber, die durch dieses Belegungsbedürfnis leicht eintreten kann, das ist die der Überproduktion an Schiffsraum. Gerade in günstigen Zeiten, wenn bestehende Unternehmungen sich vergrößern und neue aufkommen, wird diese Möglichkeit naheliegen. Denn die Banken haben infolge der günstigen Geschäftslage größere Abzahlungen als sonst erhalten und suchen sie unterzubringen. Auch mancher unsichere Unternehmer, dem sonst eine Schiffshypothek nicht so leicht bewilligt wäre, hat jetzt Aussicht darauf, sie zu erhalten. Nach dieser Zeit wird durch das Überangebot von Frachtraum der Frachtenpreis gedrückt und die Krisis setzt ein. So hat man die holländischen Schiffshypothekenbanken, — zum größeren Teil allerdings wohl mit Unrecht —, für die Frachtenkrisis in der Binnenschiffahrt auf dem Rhein in den Jahren 1905 und 1911 verantwortlich gemacht[1]). Jedenfalls ist aber die Gefahr um so größer, je schärfer die Konkurrenz der Banken untereinander ist. Praktisch wird sie jedoch für Deutschland erst dann werden, wenn ein genügender Ersatz für unsere ausgelieferte Seehandelsflotte und die etwa auch noch geforderten 20%[2]) unserer Binnenflotte beschafft ist. Sie wird

1) s. S. 75.
2) Friedensvertrag, Teil VIII, Anlage 3, § 6.

dadurch stark erhöht, daß einzelne Banken nur neue Schiffe beleihen und daher dauernd für weitere Neubauten eintreten müssen. Von Bedeutung ist auch, daß eine Bank um so weniger Interesse an einer Steigerung des Schiffsproduktion hat, je verschiedenartiger ihr Geschäftskreis ist. So wird eine Spezialbank für die Binnenschiffahrt in dieser Beziehung eher schädlich wirken als eine Bank, die alle Schiffsarten in den verschiedensten Staaten beleiht[1]).

Mit der Möglichkeit einer, sozusagen, „Heranzüchtung" einer Überproduktion an Schiffsraum erhebt sich zugleich die Frage, wie dieser zu begegnen ist. Das kann wohl nur durch ein gemeinsames Übereinkommen aller beteiligten Banken des In- und Auslandes erfolgen. Diese müßten sich gegenseitig dazu verpflichten, nur einen bestimmten Hundertsatz für Bauschiffshypotheken auszugeben. Freilich würde dadurch die Dividende verkürzt werden. Ob dieser Verlust aber durch freiwillige Einsicht rechtzeitig übernommen wird oder später doch durch die Verschlechterung der Verhältnisse erzwungen wird, das dürfte ziemlich gleichgültig sein.

Ob hierzu eine regelrechte Kartellierung erforderlich ist und wie weit sie zu gehen hat, das läßt sich jetzt noch nicht genügend übersehen. Es ist aber anzunehmen, daß anfänglich eine Einigung über Einschränkung der Beleihungen von Neubauten genügen dürfte.

Es ist mir nicht bekannt geworden, daß sich irgend welche Kartellierungsbestrebungen im Schiffshypothekenbankwesen der Niederlande bisher gezeigt haben[2]). Das Fehlen dieser Erscheinung läßt auf guten Gang der Geschäfte schließen, trotzdem die zahlreichen Neugründungen in den verschiedenen Ländern dort bereits Unruhe hervorrufen. Diese Sorge spricht die Rotterdamsche Sch. in ihrem Jahresbericht für 1917 deutlich aus[3]). Freilich muß man dabei berücksichtigen, daß sich während des Krieges zahlreiche Banken unter Ablehnung von Beleihungen im Ausland lediglich auf Holland be-

1) Vergl. auch unten S. 199.
2) vgl. oben, S. 61.
3) Van Oß: Effektenboek von 1918/19. Groningen 1918, S. 453.

schränkten, dessen Schiffahrt für ein derartiges Angebot an Kapital keinen genügenden Absatz bieten konnte.

Was nun die Verhältnisse in Deutschland anlangt, so ist hier die Frage der Verstaatlichung, der Sozialisierung oder der Zentralisierung von Bedeutung. Ich nehme die letzte vorweg, weil sie bereits in gewissem Sinne entschieden ist. Es wäre vielleicht möglich gewesen, sich mit mit einer einzigen, ev. staatlich beeinflußten Bank zu begnügen. Das Beleihungsgeschäft hätte eine solche Zentralbank, wenn auch wahrscheinlich nur stark bürokratisch, vielleicht doch noch durchführen können. Anders steht es aber mit der Aufbringung der erforderlichen Mittel. Zwar hätten sich die Aktien bei nötiger Reklame vielleicht unterbringen lassen, aber diese bilden doch nur einen kleinen Teil des erforderlichen Kapitals. Ob aber die Schiffspfandbriefe von einer Zentralstelle aus genügenden Anklang im Publikum gefunden hätten, erscheint doch zweifelhaft. Der Absatz wird am besten dort erfolgen, wo eine an der Schiffahrt interessierte Bevölkerung Verständnis für die Bedeutung dieser Banken hat; an solche Orte gehört zweckmäßig die Bank. Trotz vielleicht erhöhter Verwaltungskosten dürfte es daher richtig sein, eine weitgehende Dezentralisation im Schiffshypothekenbankwesen vorzunehmen, sodaß ähnlich wie in Holland jeder große Hafenplatz der See- wie der Binnenschiffahrt, der genügend tragfähig erscheint, eine Bank oder Zweigniederlassung erhält. Eine derartige Dezentralisation scheint auch bei uns vorgesehen zu sein, da die Beschränkung auf die drei z. Z. bestehenden Banken nur als vorläufig gedacht war.

Was nun die Frage einer Verstaatlichung oder auch Sozialisierung anlangt, so liegen die Verhältnisse bei den Schiffshypothekenbanken dafür erheblich ungünstiger als bei den Hypothekenbanken. Und auch bei diesen scheint eine Sozialisierung schon mit ziemlichen Schwierigkeiten verknüpft zu sein[1]). Bei den Schiffshypothekenbanken aber sind diese in-

1) Vgl. Schwartz: Empfiehlt sich die Sozialisierung der Hypothekenbanken? Bankarchiv 1919, S. 57.

folge des ständigen Belegungsbedürfnisses und des raschen Wechsels des Zinsfußes noch ganz erheblich größer. Dazu komen alle die Erschwerungen, die in der ungünstigen Lage der Schiffshypothek selbst beruhen. Ferner spricht die Tatsache dagegen, daß eine lebhafte Konkurrenz des Auslandes zu bekämpfen ist. Eine Verstaatlichung oder eine Sozialisierung ist daher für lange Zeit nicht angebracht.

Wichtig ist eine weitgehende Verteilung des Risikos[1]). Diese erfolgt zweckmäßig nach drei Richtungen hin. Einerseits kommt in Betracht, in welchem Verhältnis die Beleihungen im Inland und im Ausland im ganzen zueinander stehen, und wieder, wie in diesem die Beteiligung der einzelnen Länder stattfindet. Das zweite ist die Verteilung der Schiffshypotheken nach der Größe der einzelnen Beleihung. Endlich ist von Bedeutung das Verhältnis zwischen der Größe der Beleihungen, die auf See- und auf Binnenschiffe entfallen. Über diese Punkte habe ich mich bereits eingehend geäußert und nehme auf diese Feststellungen Bezug.

Nach dem Anteil der Beleihungen, die auf ausländische oder inländische Schiffshypotheken entfallen, kann man 3 Gruppen von Banken unterscheiden: reine Inlands-, reine Auslands- und Inlandsbanken mit Auslandsgeschäft. Zur ersten Art gehören die deutschen Banken und z. Z. einige holländische, zur zweiten wenige holländische, zur dritten die meisten holländischen.

Banken, die ihr Geschäft ausschließlich im Inland betreiben wollen, können das natürlich nur, wenn die heimische Schiffahrt umfangreich und kreditbedürftig genug ist, um sie zu halten. Das ist in größeren Staaten wie Deutschland zweifellos möglich. Bei kleineren, wie Holland, spielt die Zahl und der Wettbewerb der Banken eine sehr wesentliche Rolle. Jedenfalls ist sicher, daß die Niederlande nicht imstande sind, eine derartige Zahl von Banken selber zu unterhalten, wie sie z. Z. haben. Diese müssen also mehr oder weniger zum Auslands-

1) Vgl. hierzu auch oben S. 79.

geschäft übergehen. Es gibt nun dort einige Banken, die nur dieses letztere betreiben wollen. Die Mehrzahl aber sucht in der Heimat, deren Verhältnisse ihnen doch am meisten vertraut sind, eine feste sichere Basis zu gewinnen und darauf gestützt das Auslandsgeschäft zu machen. Dieses heimische sollte, um nur einen rohen Anhalt zu geben, ca. $^1/_3$ nicht unterschreiten. Wahrscheinlich können diese Banken, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage eines einzelnen Landes, am ruhigsten und sichersten arbeiten. Jedenfalls haben die holländischen Banken dieses Typs, dem man in erster Linie die älteren zurechnen kann, glänzende Geschäfte gemacht. Je größer ferner die Bank ist, je reicher ihre Erfahrung, um so leichter und zuversichtlicher wird sie im Auslande tätig sein können.

Eine weitgehende Verteilung des Risikos ergibt sich, wenn die Zahl der Beleihungen sehr hoch ist, ihre Einzelgröße dagegen gering. Je kleiner die letztere ist, desto schwächer ist theoretisch die Gefahr von großen Verlusten am einzelnen Objekt. In der Praxis dürften aber etwas andere Verhältnisse herrschen. Denn die kleinsten Beleihungen betreffen die Binnen- und Küstenschiffahrt. Treten nun aber in dieser Krisen ein z. B. in der Binnenschiffahrt bei Erhöhung oder Einführung von Schiffahrtsabgaben oder Ermäßigung der Bahntarife, so wird die Bank davon in ungewöhnlich starkem Maße betroffen. Auch hier ist daher ein richtiges Mischungsverhältnis erwünscht.

Um solche Gefahren zu vermeiden, ist es also zweckmäßig, die Beleihungen nicht auf eine einzige Größenstufe zu beschränken, sondern eine starke Verteilung zu wählen. Betont muß auch werden, daß natürlich 10 kleine Beleihungen zu je 10 000 M. der Bank erheblich mehr Kosten und Arbeit machen als eine zu 100 000 M. Im allgemeinen hat sich nun bei den holländischen Banken gezeigt, daß die Zahl der Beleihungen abnimmt, ihre Durchschnittsgröße dagegen wächst. Je größer eine Bank ist, um so eher kann sie große und sehr große Beleihungen aufnehmen, da sich dann von selbst durch deren Zahl eine Verteilung des Risikos ergibt. Andrerseits bleibt aber zu berücksichtigen, daß derartig hohe Beleihungen ganz überwiegend auf Seeschiffe entfallen und daß die Bank dann von der wechselnden

Geschäftslage in diesem Gewerbe stark abhängig ist. Diese Feststellung führt zur letzten Forderung der Risikoverteilung, der auf Binnen- und auf Seeschiffe.

Erwünscht ist demnach drittens eine richtige Verteilung der Beleihungen auf Binnen- und Seeschiffe. Einerseits ist die Gefährdung der ersteren durch Sturm und Wasser, Nebel, Wassertiefe für Hebearbeiten beim Sinken usw. erheblich geringer als bei den letzteren. Andererseits sind Binnenschiffe bei Kriegen im Inland nicht der Gefahr der Torpedierungen, Minen, Beschießungen usw. in erheblichem Maße ausgesetzt. Solange sich das Inland hält, können sie dort als vor Kriegsschaden gesichert angesehen werden. Bei genügender Verbindungsmöglichkeit können sie später im Schutze der Heere zurückgehen, möglicherweise auch das neutrale Ausland aufsuchen. Bei Blockade liegen Seeschiffe still, während die Binnenschiffahrt ihren Fortgang nimmt. Was die rechtliche Natur der Schiffshypothek anlangt, so sind bisweilen die Schiffshypothekengläubiger in der Binnenschiffahrt gegen Zugriffe der Schiffsgläubiger mehr gesichert als in der Seeschiffahrt. Andrerseits wäre es aber auch nicht zweckmäßig, nur Binnenschiffe zu beleihen, die von bestimmten Lagen des Wirtschaftslebens (Eisenbahntarife, Schiffahrtsabgaben) und der Natur (Trockenheit, Eis) recht abhängig sind. Es scheint mir daher nicht empfehlenswert, wie in der Literatur hervorgehoben wurde, Banken nur auf die Binnenschiffahrt zu gründen.

Zu dieser Betonung der Verteilung des Risikos ist noch folgendes hervorzuheben: Die Verteilung auf Binnen- und Seeschiffe soll die Bank von der Konjunktur eines einzelnen Gewerbezweiges unabhängig machen. Die Verteilung der Beleihungen nach der Größe soll sie befreien einerseits von der Gefahr, die in wenigen großen Beleihungen liegt, und andererseits von einem zu großen Anwachsen der Kosten, das kleine Schiffshypotheken mit sich bringen. Die Verteilung auf In- und Ausland soll endlich in Ergänzung des Unabhängigwerdens von der Konjunktur der einzelnen Gewerbe, ein Freimachen von der besonderen Konjunktur der einzelnen Länder, besonders hinsichtlich der Binnenschiffahrt mit sich bringen.

Anlage Nr. 1.

Genehmigung

zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen für die Deutsche Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft.

Drei Mark Stempel verwendet.

Der Deutschen Schiffspfandbriefbank, Aktiengesellschaft, in Berlin wird unter der Voraussetzung ihrer Eintragung in das Handelsregister auf Grund der mit dieser Urkunde durch Schnur und Siegel verbundenen Satzung gemäß § 795 des Bürgerlichen Gesetzbuches unter folgenden Bedingungen die Genehmigung erteilt, Schuldverschreibungen auf den Inhaber, in denen die Zahlung einer bestimmten Geldsumme versprochen wird, in den Verkehr zu bringen:

1. Die Geschäftstätigkeit der Bank und die Ausgabe von Schiffspfandbriefen darf nur nach Maßgabe der Bestimmungen der Satzung und der nach den §§ 7, 11, 42 Ziff. 1—3 zu erlassenden Bestimmungen über Beleihung, Wertermittelung und Versicherung der Schiffe bezw. Schiffsanteile und über die Beleihung von Wertpapieren erfolgen. Änderungen der Satzungen und der vorgenannten Bestimmungen unterliegen unserer Genehmigung.
2. Der nach § 50 der Satzung zu bestellende Staatskommissar ist zu den Sitzungen der Verwaltungsorgane der Bank, namentlich des Aufsichtsrates und der Generalversammlung rechtzeitig unter Mitteilung der Tagesordnung einzuladen. Er ist berechtigt, an ihnen teilzunehmen und die Rechte der staatlichen Aufsicht in ihnen geltend machen, er ist auch befugt, die Anberaumung von Sitzungen der gedachten Art, sowie die Ankündigung von Gegenständen zur Beschlußfassung zu verlangen und die Ausführung von Beschlüssen oder Anordnungen zu untersagen, die gegen ge-

setzliche Bestimmungen, die Satzung oder die in ihrer Ausführung erlassenen Bestimmungen verstoßen.

3. Der Staatskommissar ist befugt, gegebenenfalls unter Zuziehung eines oder mehrerer von dem Minister für Handel und Gewerbe zu bestellender banktechnischer oder sonstiger Sachverständiger jederzeit die Bücher und Schriften der Bank einzusehen, sich an ordentlichen oder außerordentlichen Prüfungen oder Revisionen der Kasse, der Bestände der Wertpapiere oder der Beschaffenheit der Pfandobjekte zu beteiligen oder solche Revisionen oder Prüfungen vorzunehmen oder durch Sachverständige der gedachten Art zu veranlassen. Er ist berechtigt, von den Verwaltungsorganen der Bank Auskunft über alle Geschäftsangelegenheiten zu verlangen.
4. Besondere durch obige Maßnahmen entstehende Kosten (Reisekosten, Sachverständigengebühren u. a.) sind durch die Bank zu ersetzen. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Ersatzpflicht oder über die Höhe des zu erstattenden Betrages entscheidet der Minister für Handel und Gewerbe.
5. Die auszugebenden Schuldverschreibungen sind in allen Urkunden, Veröffentlichungen und Bekanntmachungen, namentlich auch in etwaigen der Zulassung zur Börse dienenden Prospekten sowie im gesamten mündlichen und schriftlichen Verkehr der Bank unter Vermeidung der Benennung als „Pfandbriefe" ausdrücklich als „Schiffspfandbriefe" zu bezeichnen.
6. Diese Genehmigung ist jederzeit widerruflich; ihre Bedingungen können jederzeit abgeändert oder ergänzt werden.

Berlin, den 13. März 1918.

(L. S.)

Der Minister für Handel und Gewerbe
gez. Sydow.

Der Finanzminister.
gez. Hergt.

Genehmigung für die Deutsche Schiffspfandbriefbank, Aktiengesellschaft in Berlin

IIa 516) M. f. H.
III „) M. f. H.
I 2116 F. M.

Anlage Nr. 2.

Hamburgisches Gesetz

betr. Sicherung der Ansprüche aus Schuldverschreibungen von Schiffsbeleihungsbanken vom 30. Jan. 1918 (Amtsbl. S. 150).

§ 1. Gibt eine Aktiengesellschaft oder eine Kommanditgesellschaft auf Aktien, bei der der Gegenstand des Unternehmens in der Beleihung von Schiffen gegen deren Verpfändung und der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen Pfandrechte besteht, solche Schuldverschreibungen mit staatlicher Genehmigung aus, so ist der Gesamtbetrag dieser Schuldverschreibungen auf Antrag der Gesellschaft in ein öffentliches Schuldbuch einzutragen, dessen Führung der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe obliegt.

Die näheren Bestimmungen über Einrichtung und Führung des Schuldbuches werden vom Senate getroffen.

§ 2. Durch die Eintragungen in das Schuldbuch wird den Inhabern der Schuldverschreibungen für den Fall des Konkurses der Gesellschaft ein Vorrecht vor nicht bevorrechtigten Konkursgläubigern, deren Forderungen später entstehen, gewährt.

§ 3. Die Einsicht des Schuldbuches steht jedem frei. Auf Verlangen ist eine Abschrift aus dem Schuldbuch zu erteilen und zu beglaubigen.

§ 4. Für jede Eintragung von Schuldverschreibungen wird eine Gebühr von fünfzig Mark für einen angefangenen Betrag von je einer Million Mark erhoben.

Für die Erteilung und die Beglaubigung von Abschriften werden Schreib- und Beglaubigungsgebühren nach den Vorschriften des Hamburgischen Gerichtskostengesetzes erhoben.

Tabelle Nr. 9. **Anlage Nr. 3.**

Plaziertes und Nominal-Kapital (in Millionen Gulden).

	1899	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Nomin.-Kapital
Nederl. Scheepsh.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	5,—
EersteNederl.Sch.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	2,0	2,5	2,5	2,8	3,6	3,6	4,0	4,25	4,25	4,25	4,25	4,25	4,25	4,25	6,—
Amsterdam. Sch.				1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	2,—
Alg. Groning.Sch.					0,75	0.75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,0	1,5	1,5	2,0	2,0	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	3,—
Rotterdam. Sch.														1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0 (1919: 2,5)	5.—

Tabelle Nr. 15. **Anlage Nr. 4.**

Gesetzliche Reserven (in 1000 Gulden).

	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Nederlandsche Sch.	10	27	42	69	97	147	179	198	220	271	301	336	372	440	478	516	516	526	566*)	*) mit besonderen Reserven 1,278 Mill. Fl.
Eerste Nederl. Sch.	1	14	35	46	75	141	192	210	269	372	417	495	561	655	828	845	950	979	1.003	
Hollandsche Sch.			1	5	7	9	14	37	41	52	42	57	93	132	151	182	207	247	268	
Algem. Groninger Sch.					1	14	25	37	58	109	83	128	158	206	266	307	382	433	485	
Veenkoloniale Bank					1	4	8	12	22	30	37	51	64	97	115	138	162	197	209	
Rotterdamsche Sch.															13	20	43	69	115	

Tabelle Nr. 16. **Anlage Nr. 5.**

Dividenden in %.

	Zinsen f. unverpflicht. Einzahlung.	1899	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nederl. Scheepsch.	3½ %	0	8½	7	8	9	10	10	10	12	14	14	15	18	20	25	14	25	25	28	28
Eerste Nederl. Sch.	3½ %	0	3	6	9	9	12	15	15	10	12	18	18	20	22	25	12½	20	30	25	25
Amsterd. Sch.					0	0	0	5	7	8	8	8	8	8	10	10	7	10	11	12	?
Holl. Scheepsverb.	5 %				0	0	4	7	7	7	7	7	4	7	8	10	10	10	10	15	15
Alg. Gron. Sch.	3½ %					0	0	5	5	6	8	9	9	10	12	14	12	12	14	14	14
Nat. Scheepsverb.	4 %					0	5	5	4½	0	5	4	4	4	4	0	0	0	0	0	?
Veenkoloniale B.	3½ %					0	4	5	5	5	6	7	7	8	9	12	9	9	12	15	15
Maatschappij v. Sch.	5 %													?	?	?	?	?	?	4	?
Rotterd. Sch.	4 %															0	0	5	7	8	10
Internation. Sch.	5 %																			0	0
Zuid-Nederl. Sch.	3½ %																			0	6

Tabelle Nr. 23. **Anlage Nr. 6.**

Beleihungsstand (in Millionen Gulden).

	1899	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nederl. Scheepsh.		0,95	1,5	1,9	2,7	3,9	6,4	7,4	7,7	8,8	10,5	12,0	13,7	14,3	14,5	15,1	14,9	12,2	13,0	16,1
Eerste Nederl. Sch.	0,2	1,0	2,2	3,8	4,1	6,4	9,5	12,5	12,2	13,6	16,4	17,6	19,7	20,0	21,1	22,3	19,6	19,4	20,2	19,6
Hollandsche. Sch.				0,2	0,5	0,8	1,6	2,5	3,3	3,6	4,3	4,7	5,0	6,6	6,5	6,4	6,6	5,2	6,8	6,6
Algem. Gron. Sch.					0,1	0,5	1,6	2,1	2,4	3,2	4,4	5,7	7,0	8,1	9,2	10,7	10,8	12,3	13,1	14,3
Veenkoloniale B.					0,1	0,3	0,6	0,8	0,9	0,9	1,3	1,6	2,0	2,9	3,7	4,3	4,0	4,3	5,7	7,2
Rotterd. Scheepsh.															1,0	1,6	2,0	4,9	7,3	9,8

Tabelle Nr. 24. **Anlage Nr. 7.**

Gesamtabschluß von Beleihungen (in Millionen Gulden).

	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nederl. Scheepsh.	1,39	1,8	2,5	4,0	6,1	9,6	12,1	14,2	17,1	20,5	23,5	27,7	32,7	37,5	40,8	45,0	48,6	52,5	58,0
Algem. Gron. Sch.				0,1	0,5	1,7	2,5	3,0	4,3	6,0	8,2	10,3	12,9	15,8	19,1	21,9	27,8	32,7	36,7
Veenkoloniale Bank				0,1	0,3	0,7	1,0	1,2	1,3	1,8	2,2	3,1	4,3	5,6	6,7	6,9	8,2	10,9	13,5
Rotterd. Scheepsh.														1,1	1,8	2,7	5,9	9,5	13,7

Tabelle Nr. 26. **Anlage Nr. 8.**

Summe der Zurückzahlungen (in Millionen Gulden).

	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nederl. Scheepsh.	0,085	0,27	0,62	1,34	2,26	3,19	4,6	6,4	8,3	9,9	11,5	14,0	18,4	23,0	25,6	30,0	36,4	39,5	41,8
Alg. Groning. Sch.				0,001	0,036	0,133	0,365	0,629	1,0	1,6	2,4	3,2	4,7	6,6	8,4	11,0	15,5	19,5	22,3
Veenkoloniale B.					0,008	0,058	0,14	0,29	0,4	0,5	0,6	1,0	1,3	1,9	2,4	2,8	3,8	5,1	6,3
Rotterd. Sch.														0,1	0,2	0,6	1,0	2,2	3,8

Tabelle Nr. 25. **Anlage Nr. 9.**

Tilgung der Darlehen bei der Nederlandsche Scheepshypotheekbank[1]).

Quelle: Versl.

im Jahr	In Gulden		
	Betrag der gewährten Darlehen	davon waren getilgt am 31. Dez. 1913.	in Prozent der Darlehen
1899/00	1,039,700	1,038,300	99,9
1901	787.600	787,300	99,9
1902	697,900	687,000	98,6
1903	1,552,100	1,538,900	99,3
1904	2,102,600	2,005,500	95,5
1905	3,498,900	3,157,300	90,2
1906	2,427,600	1,907,500	79,5
1907	2,095,900	1,483,200	70,6
1908	2,978,100	1,728,200	58.—
1909	3,387,400	1,877,700	55,4
1910	2,959,200	1,673,700	56,6
1911	4,263,400	2,336,900	54,9
1912	4,978,300	2,809,700	56,4
1913	4,800,900	19,400	0,4
1899/1913	37,570,100	23,050,900	61,3%

1) Eisfeld Bd. II, S. 89, Tabelle 63.

Tabelle Nr. 36. **Anlage Nr. 10.**

Zahl und Höhe der Beleihungen.

Gruppen		Zahl der Beleihungen					Beleihungshöhe in Millionen Fl.					
		1914	1915	1916	1917	1918	1914	1915	1916	1917	1918	
I. —10000 Fl.		612	614	573	547	479	2,125	2,267	1,959	1,979	1,778	Holländische Sch.
II. 10—30000 Fl.		81	101	80	104	117	1,336	1,438	1,370	1,862	2,089	
III. 30—100000 Fl.		26	25	21	27	32	1,638	1,447	1,188	1,439	1,630	
IV. 100—500000 Fl.		7	8	6	8	4	1,382	1,451	0,736	1,547	1,151	
V. 500000— Fl.												
	Gesamt (rund)	726	748	680	686	632	6,484	6,603	5,255	6,829	6,651	
I. —10000 Fl.		558	556	506	448	363	2,748	2,676	2,349	2,020	1,490	Alg. Groninger Sch.
II. 10—30000 Fl.		124	116	114	84	67	1,795	1,716	1,755	1.323	1,126	
III. 30—100000 Fl.		34	34	39	23	21	1,932	1,815	1,514	1,182	1,050	
IV. 100—500000 Fl.		17	18	16	15	23	4,258	4,680	4,220	3,938	5,289	
V. 500000 Fl.				3	5	6			2,526	4,681	5,398	
	Gesamt (rund)	733	724	678	575	480	10,737	10,891	12,368	13,148	14,357	
I. —10000 Fl.		51	65	96	105	108	0,277	0,365	0,571	0,603	0,460	Rotterdamsche Sch.
II. 10—25000 Fl.		20	25	41	46	46	0,279	0,370	0,643	0,760	0,734	
III. 25—100000 Fl.		11	13	20	22	37	0,563	0,595	0,808	1,098	1,935	
IV. V. 100000— Fl.		3	5	11	18	23	0,499	0,753	2,930	4,871	6,685	
	Gesamt (rund)	85	108	168	191	214	1,620	2,086	4,954	7,336	9,827	

Tabelle Nr. 37. **Anlage Nr. 11.**

Die Hypotheken der Schiffshypothekenbanken[1]).

Quellen: V. H.; Versl.

Jahr	In Tausend Gulden.				
	bewilligte Hypotheken	abgelöste Hypotheken	Bestand am 31. Dezemb.	Zunahme absolut	Zunahme in %
1899	265	1	264	264	—
1900	1,918	170	2,013	1,748	676,—
1901	2,225	408	3,830	1,817	90,3
1902	3,789[2])	738[2])	6,880	3,050	79,6
1903	3,264	1,296	8,849	1,968	28,6
1904	6,394	1,839	13,404	4,555	51,4
1905	11,043	2,404	22,042	8,638	64,5
1906	9,878	4,096	27,824	5,781	26,3
1907	6,265	5,131	28,957	1,133	4,1
1908	9,271	5,539	32,689	3,731	12,9
1909	13,382	5,727	40,345	7,655	23,4
1910	10,723	5,945	45,122	4,777	11,8
1911	15,345	8,977	51,489	6,367	14,1
1912	16,257	11,397	56,349	4,860	8,6
Zus.	110,025	53,675		56,349	

1) Eisfeld, Bd. II, S. 88. Tabelle 62.
2) bezieht sich nur auf zwei Banken.

Quellenverzeichnis.[1])

Von folgenden Banken standen mir Satzungen, Jahresberichte, Beleihungsbedingungen oder ähnliches zur Verfügung:
Algemeene Groninger Scheepshypotheekbank, Groningen.
Deutsche Schiffsbeleihungsbank, Hamburg.
Deutsche Schiffskreditbank, Duisburg.
Deutsche Schiffspfandbriefbank, Berlin.
Eerste Nederlandsche Scheepsverband-Maatschappij, Dortrecht.
Hollandsche Scheepsverbandmaatschappij, Amsterdam.
Internationale Scheepshypotheekbank, Rotterdam.
Maatschappij voor Scheepscrediet, Rotterdam.
Nederlandsche Scheepshypotheekbank, Rotterdam.
Norsk Skibs Hypothekbank, Christiania.
Rotterdamsche Scheepshypotheekbank, Rotterdam.
Veenkoloniale Bank voor Hypotheek en Scheepsverband, Sappemeer.
Zuid-Nederlandsche Scheepshypotheekbank, Rotterdam.

Algemeene Groninger Scheepshypotheekbank, Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin 1913.
Allgemeiner Verband der auf Selbsthilfe beruhenden deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, Mitteilungen über den 54. Genossenschaftstag in Posen. Berlin 1913.
Altona, Bericht der Handelskammer zu. Altona 1914.
Aust, A., Das Pfandrecht am Schiffe. Diss. Würzburg 1899.
Bankinstitut zur Gewährung von Schiffsdarlehen. Deutsche Versicherungspresse. Berlin 1917.
Barlage, H., See- und Binnenschiffahrtsrecht, Staatslexikon 1911, 2. Auflage.
Bernhard, Georg, Wasserhypotheken. Plutus 1909, Berlin.
Beleihung von Binnenschiffen durch holländische Banken. Z. B. S. 1917.
Binnenschiffahrt, Zentralverein für die deutsche, Schiffshypothekenflugblatt. Das Schiff, 1913; Z. B. S. 1914.
Blum, Der Gesetzentwurf über Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte. Mitteilungen des Kriegsausschusses der dtsch. Industrie. Berlin 1917.

1) Verzeichnis der Abkürzungen befindet sich auf S. 220.

Blümcke, R., Über die Notlage des deutschen Flußschiffbaus am Rhein[1]). Umdruck.
— Schiffbau am Rhein[1]). Neue Badische Landesztg. Industrieausgabe 1912. Schiffbau 1912.
— Denkschrift über die Errichtung einer Schiffshypothekenbank, handschriftlich. Mannheim, 1910.
— Vortrag über die Lage des deutschen Rheinschiffbaues. Mannheim 1911.
Böhme, A., Binnenschiffahrt in Posen. Diss. Tübingen 1911.
Bosse, Dr. Ewald, Norwegens Volkswirtschaft (in Probleme der Weltwirtschaft). Jena 1916.
Brodmann, Kritische Betrachtungen über die neuesten Vorträge zur Beseitigung nationaler Unterschiede im Gebiet des privaten Seerechts. Ztschr. f. d. ges. HR. Stuttgart 1907.
Brüsseler Vorentwürfe, Die, usw. Berlin 1911.
Buß, Die deutsche Rheinmündung. Münster 1913.
Christ, Werner, Schiffsbeleihung in Norwegen. Hansa 1919.
— Staatliche Schiffshypotheken in Schweden. Z. B. S. 1919.
Christmann, S. H. G. F., Zurichtungen Wecking von Hypotheekbanken. Diss. 1903.[1])
Clapp, J., Die Rheinschiffahrt. Diss. 1910. Berlin.
Cords, Ed., Das Hypothekenrecht in der Binnenschiffahrt (Vortrag) Hansa 1916; Schiff 1916.
Cords, Th. M., Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. Münchener volkswirtschaftl. Studien Nr. 81. Stuttgart 1906.
Crecelius, Schiffshypotheken. Bl. f. Genossenschaftswesen. Berlin 1910.
Darlehenskasse für Schiffahrttreibende. Bl. f. Genossenschaftswesen. Berlin 1914.
Ditges, Gründung einer Schiffsbeleihungsbank. Mitt. d. Kriegsausschusses d. deutschen Ind. Berlin 1917.
Duisburg, Jahresbericht der Handelskammer: Deutschlands Anteil an der Rheinschiffahrt. Duisburg 1913.
— Handelskammer: Untersuchungen über holländische Beleihungen während des Krieges, privatschriftlich[1]).
Ebert, Paul, Schifferkreditkassen. Hamburg 1912.
— Schifferkreditkassen, Die Morgenröte. Hamburg 1913.
Ebhardt, Dr. B., Die Bedeutung der Holländer in der deutschen Binnenschiffahrt, Diss. Würzburg 1915.
— Schiffsbeleihung, Ein Vorschlag zur Rechtsänderung. Weserzeitung, 8. Aug. 1917, 2. Morgenausgabe.

1) Die betr. Arbeit konnte ich leider nicht einsehen.

— Geldbeschaffung zum Wiederauf- und Weiterbau der deutschen Handelsflotte. Z. B. S. 1917.
— Lassen sich die Vorrechte der Schiffsgläubiger einschränken? Ztschr. d. Verb. westdeutscher Spediteure. E. V. Köln 1918, Mai, Nr. 5.

Eckert, Christ, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen. Leipzig 1900.

Eisfeld, Dr. Curt, Das niederländische Bankwesen, Bd. I und II, Haag 1916.

Engl, E., Schiffahrt der Saale. Diss. Göttingen 1907.

Financiel Adressbook voor Nederland.

Flamm, O., Zwangsklassifikation und Schiffahrtspolizei in der Binnenschiffahrt? Z. B. S. 1917.

Frankenberg, Dr. Hans, Die gemischten und reinen Hypothekenbanken in Deutschland. Leipzig 1910.

Frankfurt a. M., Mitt. d. Handelskammer, 1913. Frankfurt a. M. 1914.

Fränken, Carl, Der Staat und die Hypothekenbanken in Preußen. Leipzig 1904. (Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Münster i. W., Herausgeber Professor M. v. Heckel).

Fürbringer, Antrag des Abg. F. und Genossen über die Gewährung von Schiffsdarlehen. Preuß. Abg.-H. 113. Sitzung, 22. Januar 1918. Drucks. Nr. 463; Z. B. S. 1918.

Göhring, Die deutschen Schiffswerften. Z. B. S. 1913.

Goldschmidt, Dr., Schiffshypothekenwesen. Hamburger Beiträge 1909.
— Schiffspfandrecht und Schiffskredit. Bankarchiv 1917.
— Neugestaltung des Schiffspfandrechts an im Bau befindlichen Schiffen. Z. B. S. 1918.

Grotewold, Dr. Chr., Zur wirtschaftlichen Lage des Flußschiffbaues, Z. B. S. 1913.
— Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Berlin und Stuttgart 1914.
— Die Schiffseigner für ein Binnenschiffahrtsmonopol. Z. B. S. 1914.

Hamburg, Handelskammer: Denkschrift über die Frage der Errichtung einer deutschen Schiffshypothekenbank, Umdruck.

Hamburger Verein für Flußschiffahrt. Jahresbericht 1917; Prot. üb. d. Sitzungen am 15. 4. 1916, am 23. 4. 1917, 4. 3. 1918; Gutachten vom 11. 1. 1917.

Hamburger Reeder, Jahresbericht des „Vereins Hamburger Rheder", 1909/10, Hamburg.

Handelsgesetze des Erdballs, Die: Nordisches Wechsel- und Seerecht, Berlin 1906. — Belgien, Berlin 1909. Niederlande, Berlin 1906.

Hecht, Felix, s. Schulte, Fritz.

Heilbrunn, Dr., Schiffshypothekenbanken, in Holdheims Monatsschr. f. Handelsrecht, Bankwesen usw. Berlin 1910.

Die holländische Flagge in der deutschen Küstenschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1914.

Die holländische Flagge in den ostdeutschen Häfen. Das Schiff 1914.

Der holländische Schiffswettbewerb im Gebiete des Dortmund-Ems-Kanals. Rhein 1906.

Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau. D. Schiffahrt, 1913.

Der holländische Wettbewerb mit deutschen Küstenseglern. Hansa 1909.

Huldermann, B., Die gegenwärtige Lage der Seeschiffahrt (Vortrag 1909) handschriftlich gedruckt.

— Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt, Berlin 1909.

Hypotheken für die Schiffahrt, Die Bedeutung der. Schiff 1912.

Hypothekenzinsen der Binnenschiffer, Die. Schiff 1914.

Jong, Jan de, Der holländische Schiffsbau während des Krieges. Schiffsbau 1916.

Joseph, Dr. E., Streitfragen aus der freiwilligen Gerichtsbarkeit in Handelssachen. Holdheims Monatsschr. f. Handelsrecht, Bankwesen usw. 1916.

Junge, F., Der holländische Wettbewerb im Handelsschiffbau. Dtsche. Schiffahrt 1913.

Kaufmann, Eugen, Das französische Bankwesen, Arch. f. Sozialwissenschaft, Tübingen 1911.

Kielhorn, C., Deutscher Schiffbau, 1912. Z. B. S. 1913.

— Der Rhein, Deutschlands Strom. Z. B. S. 1913.

— Welchen Anteil hat Deutschland an der Rheinschiffahrt? Schiffbau 1913.

— Die Entwicklung der Rheinschiffahrt Amsterdams in den letzten 20 Jahren. Z. B. S. 1913.

— Erwiderung auf den Vortrag des Syndikus Herrn Dr. Walter Schmitz-Duisburg, zur Entwicklung usw. Z. B. S. 1913.

— Zur Erwiderung des Herrn Dr. Schmitz. Z. B. S. 1913.

— Der holländische Binnenschiffbau für deutsche Rechnung. Z. B. S. 1914.

— Statistik des deutschen Binnenschiffbaues im Jahre 1913. Z. B. S. 1914.

— Deutschlands Anteil an der Rheinschiffahrt. Z. B. S. 1914.

Kierulf, Karl, u. Co., Haandbok over Norske Obligationer og Aktier Christiania, 1908 und 1918.

Kleinschiffbau für deutsche Rechnung in Holland. Z. B. S. 1914.

Knitschky, Dr., Das vertragsmäßige Schiffspfandrecht, Beitr. z. Erläuterung des deutschen Rechts. Berlin 1901.

Kongeriget Danmarks Handels-Kalender. Kopenhagen 1915.

Kohler, Jos., Niederländisches Handelsrecht in der Blütezeit des Freistaates, Ztschr. f. d. ges. HR. Stuttgart 1907.

Koschwitz, R., Vertragsmäßige und gesetzliche Pfandrechte an Schiffen nach deutschem Recht. Diss. Heidelberg 1911.

Ein Kreditinstitut für die ostdeutsche Schiffahrt? Deutsche Schiffahrt 1914.

Kreuzkam, Dr., Über Schiffshypotheken. Der Tag 1913. Das Schiff 1913 Bespr.

— Die neuere Entwicklung der Rheinschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1914.

Leckspringen des Motorschoners „Hans." Hansa 1913.

Leo, Dr. M., Schiffshypothekenbanken. Bankarch. 1911.

— Über die Einwirkungen des Krieges auf die Rechtsbeziehungen des am Seehandel beteiligten Bankiers. Bankarch. 1914.

— Bürgerliches Pfandrecht an Schiffen und Zwangsversteigerung. Bankarch. 1916.

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht. II. Bd. Leipzig 1901.

Lindeck, A., Vereinheitlichung des privaten Binnenschiffahrtsrechts auf dem Rhein. Rhein 1913.

Löwenbach, Die hypothekarische Beleihung der Binnenfahrzeuge. Niederrhein 1906.

Macheleidt, C.: Das Schiffspfandrecht. Diss. Greifswald 1920.

Mannheim, Jahresbericht der Handelskammer 1900, 1903, 1905, 1909.

Matthias, Dr. Ing. Fr., Unser Binnenschiffbau. Deutsche Schiffahrt 1912.

— Unsere Binnenschiffahrt. Deutsche Schiffahrt 1912.

Mathies, Dr. O., Schiffsbeleihungswesen. Z. B. S. 1917.

— Schiffshypothekenbanken. Schiffahrtsztg. 1917.

— Eine Schiffsbeleihungsbank unter Beteiligung des Reiches? Z. B. S. 1917.

— Deutsche Schiffsbeleihungsbanken. Hansa 1917.

— Deutsche Schiffsbeleihungsbanken. Wirtschaftsdienst. Kriegswirtschaftliche Ber. üb. d. Ausland. Berlin 1917.

— Deutsche Sehiffsbeleihungsbanken. Hamburg 1917.

— Schiffahrtsbanken. Wirtschaftsztg. d. Zentralmächte. Berlin 1917.

— Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken. Z. B. S. 1918.

— Die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken und das Recht. Hanseat. Rechtsztschr. 1918.

— Das erste Geschäftsjahr der deutschen Schiffsbeleihungsbanken. Hansa 1919.

Metz, Der Rheinschiffbau, Münchener Volkswirtschaftl. Stud. Nr. 117. Stuttgart 1912.

Meyer, zu Selhausen, H., Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen. Diss. Tübingen 1911.

Meynen, Dr. Walter, Geschichte des belgischen Bankwesens. Diss. Tübingen 1910.
— Das belgische Bankwesen. Berlin 1910.
Mittelstein, Dr. M., Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.
— Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. 2. Aufl. Leipzig 1903.
— Entwurf eines französischen Gesetzes über Eintragung und Verpfändung von Binnenschiffen. Hanseat. Rechtszeitschrift 1917.
— Das Binnenschiffahrtsrecht. Handb. d. ges. H. R., Bd. 7, Leipzig 1918.
Nasse, Der Rhein als Wasserstraße. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Leipzig 1905.
v. Nirop u. Baaks, Naamlooze Vennootschappen,[1]) 1882—1913.
Nußbaum, Deutsches Hypothekenwesen. Tübingen 1913.
Obst, G. Geld-, Bank- und Börsenwesen. 11. Aufl. Stuttgart 1919.
Papendieck, Dr. Jul, Die Rechtsverhältnisse der Schiffshypotheken. Hansa 1913.
— Denkschrift über Errichtung einer deutschen Schiffshypothekenbank in Bremen, handschriftlich. Bremen 1914.[1])
Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1906.
Partikulierschiffer, Die Lage der. Zentralbl. f. Wasserbau 1915.
Petersilie, Dr. E., Schiffahrt und Güterverkehr auf dem Rhein während der Jahre 1891—1906. Mannheim 1908.
Pharus, Die wirtschaftliche Lage des deutschen Schiffsbaus. Hansa 1913.
Recueil Financier. Brüssel 1918.
Reichsbeihilfen für Schiffsbau und Schiffahrt. Mitt. d. Kriegsausschusses der deutschen Industrie 1917.
Röder, Dr. Herm., Vom Schiffspfandrecht. Schiff 1911.
Ruhrort, Dritter Jahresbericht der Handelskammer 1900/1901. Ruhrort 1901.
Schaps, Dr. Georg, Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.
— Schiffshypothek und Krieg. Bankarchiv 1914.
Scharling, Dr. William, Bankpolitik. Jena 1900.
Schecher, Dr. Verkehrslehre der Binnenschiffahrt. Halle a. S. 1911.
Schiffbau, Schutzzoll für den deutschen. Weserztg. 1912.
Schiffbaubanken und Versicherung. Wallmanns Versicherungs-Zeitschrift. Berlin 1918.
Schiffbaus, Der, Stand des deutschen, holländischen und englischen. Schiffahrt 1914.
Schiffbau und Schiffshypothekenbanken, Ztschr. f. d. ges. Aktienwesen. Berlin 1909.
Schifferkreditkassen. Das Schiff 1913.

Schiffsbeleihungsbank, Gründung einer. Magdeburg. Ztg. 23. 7. 1917. Nr. 540, Mittagsblatt.
Schiffsbeleihungsbanken. Berliner Finanz- und Handelsbl. v. 9. 9. 1917.
Schiffsbeleihungsbanken, Nachrichten für Stadt und Land Oldenburg. 16. 5. 1918.
Schiffshypotheken. Bl. f. Genossenschaftswesen, 1910.
— Blätter f. Genossenschaftswesen, 1914.
— Schiff 1916.
— Zur Frage der. Hansa 1910.
— Zur Frage der. Schiffbau 1912/13.
— Nochmals die. Schiff 1912.
— Städtische. Hansa 1912.
— Zum Thema. Schiff 1913.
Schiffshypotheken vor dem englischen Prisengericht. Schiff 1914.
Schiffshypothekenamt, Ein. Blätter für Genossenschaftswesen. 1917.
Schiffshypothekenbank für Klein- und Binnenschiffahrt. Hansa 1916.
Schiffshypothekenbanken. Börsenwoche 1909.
— Rhein 1909.
Schiffshypothekenbrief. Bl. f. Genossenschaftswesen, 1911.
Schiffshypothekenwesen. Zentralbl. f. Wasserbau 1914/15.
— Das. Berliner Börsenkourier, 24. 4. 1917. Abd.-Ausgabe.
Schiffskredit, Regelung des. Exportrevue 1908/9.
Schiffspfandrecht. Rhein. Arch. f. Zivil- und Strafrecht, 1911.
— Vom. Schiff 1911.
Schiffswerften, Verein deutscher. Eingabe an den Bundesrat 1901. Mannheim.
Schmitz, Dr. W., Zur Entwicklung der deutschen Rheinschiffahrt in den letzten Jahrzehnten. Z. B. S. 1913.
— Zur Entwicklung der deutschen Rheinschiffahrt. Rhein 1913.
— Zur Entwicklung der deutschen Rheinschiffahrt. Z. B. S. 1913.
Schulte, Dr. Fritz, Die Hypothekenbanken. Schr. d. Vereins f. Sozialpol. München 1918.
Schulte, Dr. u. Hecht, Felix, Hypothekenbanken. Handwörterb. d. Staatswissenschaften. 3. Aufl. Jena 1910.
Schulze-Gaevernitz, G. v., Bankwesen, Grundriß der Sozialökonomik, V. Abteilung. Tübingen 1915.
Schutz dem deutschen Flußschiffbau! Berliner Finanz- und Handelsbl. 1912, 14. 7.
Schwabe, Dr. Walter, Die Entwickelung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrh. Berlin 1899.
— Das Hypothekenwesen in der Binnenschiffahrt. (Vortrag). Z. B. S. 1913; Deutsche Schiffahrt 1912/13.

— Kündigungsklausel der Schiffshypothek im Falle eines Krieges in Europa. Z. B. S. 1913.

Schwartz, Empfiehlt sich die Sozialisierung der Hypothekenbanken? Bankarch. 1919.

Seefischerei-Verein, Deutscher. Darlehensbedingungen. Berlin 1919.

Sieveking, A., Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907.

Starke, F., Das Schiffspfandrecht, Diss. Leipzig 1906.

Statistik des deutschen Binnenschiffbaues 1912. Z. B. S. 1913.

Stein, G., Schiffshypothekenbanken. Deutscher Rhein 1917.

— Schiffshypothekenbanken. Bl. f. Genossenschaftswesen 1916.

Steinert, H., Neuere Entwicklung der niederländischen Schiffahrt. Hansa 1917.

Sthamer, Fr., Schiffspfandrecht usw. Diss. Heidelberg 1911.

Subventionspolitik. Deutsche Schiffahrt 1912.

Sympher, Dr. ing., Das Anwachsen der deutschen Binnenschiffahrt von 1875—1910. Z. B. S. 1913.

Teubert, Oskar, Die Binnenschiffahrt. Leipzig 1912.

van Tienhoven, J. P., Bankwesen in Nederland in den aanwang der XX. e. Eenw.

Trott-Helge, E., Ausbau der Binnenschiffahrt und Schiffshypothek. Die freie Donau 1917.

Tonne, Die deutsche Elbeschiffahrt. Magdeburg. Ztg. v. 3. 10. 1912. Abendblatt.

Verhandlungen vor dem Seeamt zu Flensburg: Ein interessanter Unfall eines deutschen in Holland erbauten Küstenschiffes. Z. B. S. 1913.

Vieweg, F. E. Weserzeitung v. 24., 29. und 30. 1. 1918.

Versicherungsbank für Schiffshypotheken in Kopenhagen. Weserztg. v. 28. 8. 1917.

Vogel, Dr. Emanuel, Besprechung von Eisfeld: Das niederländische Bankwesen. Bankarchiv 1917.

Voorst, P. van, Hypoteekbanken.[1]) Accountancy 1911/1912.

Vossen, Dr. Leo, Schiffahrtsrecht.

Vries, W. P. de, Hypoteekbanken, Rotterdam 1911/12.[1])

Wagner, A., Über die rechtlichen usw. Binnenschiff. in Großbritannien und Irland. Diss. Königsberg 1901.

Wagner-Pappenheim, Handb. d. Seerechts. Leipzig 1906.

Walzwerke, Die ungünstige Behandlung der deutschen Schiffswerften durch die deutschen. Z. B. S. 1912.

Werften, Deutsche Schiffe von Deutschlands. D. Schiffahrt 1914.

Werneburg, Dr., Das Schiffspfandrecht. Schiff 1916.

— Das Schiffspfandrecht (die Schiffshypothek). Hansa 1917.

— Die rechtliche Bedeutung der Schiffsregister. Z. B. S. 1919.

Zdnardsky, R., Versicherungsfragen. Z. B. S. 1917.

Ferner wurden an Zeitschriften und Zeitungen besonders folgende benutzt: Die Bank, Bankarchiv, Blätter für Genossenschaftswesen, Berliner Börsenkourier, Börsenwoche, Frankfurter Zeitung, Rhein, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Hamburger Beiträge (Korrespondenz), Hansa (Deutsche Nautische Zeitschrift), Hanseatische Rechts-Zeitschrift, Das Schiff, Deutsche Schiffahrt, Schiffahrtszeitung, Allgemeine Schifffahrtszeitung, Schiffahrt und Schiffbau, Schiffbau, Volkswirtschaftliche Chronik d Jahrb. f.Nationalökonomie und Statistik, zahlreicheZeitschriften des Versicherungswesens, Weltwirtschaftliches Archiv. usw.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 5

Teil I. Allgemeines.

Abschnitt 1. Bezeichnung als Schiffshypothekenbank . . 7
Abschnitt 2. Definition des Begriffs Schiffshypothekenbank 11
Abschnitt 3. Einordnung in das System der Banken . 17
Abschnitt 4. Die Schiffshypothek 19
Abschnitt 5. Der Schiffskredit in Deutschland bis 1914 . 30

Teil II. Die holländischen Schiffshypothekenbanken.

Abschnitt 1. Bedürfnisfrage; Standort 40
Abschnitt 2. Zweck; Verwaltung 47
Abschnitt 3. Kapital 54
Abschnitt 4. Beleihungsgeschäft 65
Abschnitt 5. Verteilung des Risikos nach Größe, Art und Nationalität der Schiffe 79

Teil III. Einwirkungen der holländischen Schiffshypothekenbanken auf das deutsche Wirtschaftsleben.

Abschnitt 1. Schiffbau 99
Abschnitt 2. Mangelhaftigkeit des holländischen Schiffbaus 103
Abschnitt 3. Schiffahrt 106
Abschnitt 4. Versicherungswesen 109

Teil IV. Die deutschen Schiffshypothekenbanken.

Abschnitt 1. Der Kampf um die Gründung von Schiffshypothekenbanken 111
Abschnitt 2. Gründung 122
Abschnitt 3. Verwaltung 128
Abschnitt 4. Geschäftskreis 132
Abschnitt 5. Kapital 137
Abschnitt 6. Schiffspfandbriefe 139
Abschnitt 7. Beleihungsbedingungen 147

Seite
Abschnitt 8. Veröffentlichungen 159
Abschnitt 9. Das erste Geschäftsjahr 161
Abschnitt 10. Beurteilung der Erwartungen 164

Teil V. Die Schiffshypothekenbanken des Auslands außer Holland. 168

Teil VI. Fragen allgemeiner Art über Schiffshypothekenbanken. 178

Anlagen 201
Quellenverzeichnis 210

Abkürzungen:

Eisfeld = Eisfeld: Das niederländische Bankwesen. Haag 1916.
Ebhardt = Ebhardt: Die Bedeutung der Holländer in der deutschen Binnenschiffahrt. Diss. Würzburg 1915.
Mathies = Mathies: Deutsche Schiffsbeleihungsbanken. Hamburg 1917.
Z.B.S. = Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.
Hansa = Hansa, Deutsche nautische Zeitschrift. Hamburg.

Lebenslauf.

Ich, Werner Christ, wurde am 18. August 1884 zu Jastrow (Westpr.) geboren und im evangelischen Glaubensbekenntnis getauft. Meine inzwischen verstorbenen Eltern waren der Oberleutnant a. D. und d. R., Subdirektor der Stuttgarter Lebensversicherung für Pommern, Walter Christ und seine Ehefrau Julie geb. Omann. Nach Übersiedlung meiner Eltern nach Stettin besuchte ich das dortige humanistische Königliche Marienstifts-Gymnasium, an dem ich Ostern 1904 die Reifeprüfung bestand. Im Anschluß daran studierte ich drei Semester in München und eins in Berlin Rechts- und Staatswissenschaften. 1906 trat ich im Fußartillerie-Regiment von Hindersin (1. Pommersches) Nr. 2 als Fahnenjunker ein und wurde 1907 zum Leutnant befördert. 1909 wurde ich zur Militärtechnischen Akademie in Berlin kommandiert. Auf dieser und der Technischen Hochschule in Charlottenburg studierte ich acht Semester Waffenkonstruktion und bestand im Juli 1914 die Abschlußprüfung. Die Prüfungsarbeit betraf „Die Entwicklung der Verschlüsse der modernen schweren Geschütze."

Während des Krieges führte ich eine Motorbatterie. Im August 1916 wurde ich als Referent zur Artillerie-Prüfungskommission versetzt, der ich bis zum Ausscheiden aus dem Dienste angehörte. 1914 wurde ich zum Oberleutnant, 1915 zum Hauptmann befördert. Am 9. April 1920 erhielt ich den nachgesuchten Abschied als Major.

Nach der Revolution studierte ich je zwei Semester Staatswissenschaften an den Universitäten Berlin und Greifswald. Die mündliche Doktorprüfung bestand ich am 13. März 1920.

Ich bin seit 1912 mit Johanna geb. Schwartz verheiratet. Unserer Ehe entstammt eine Tochter Hildegard.